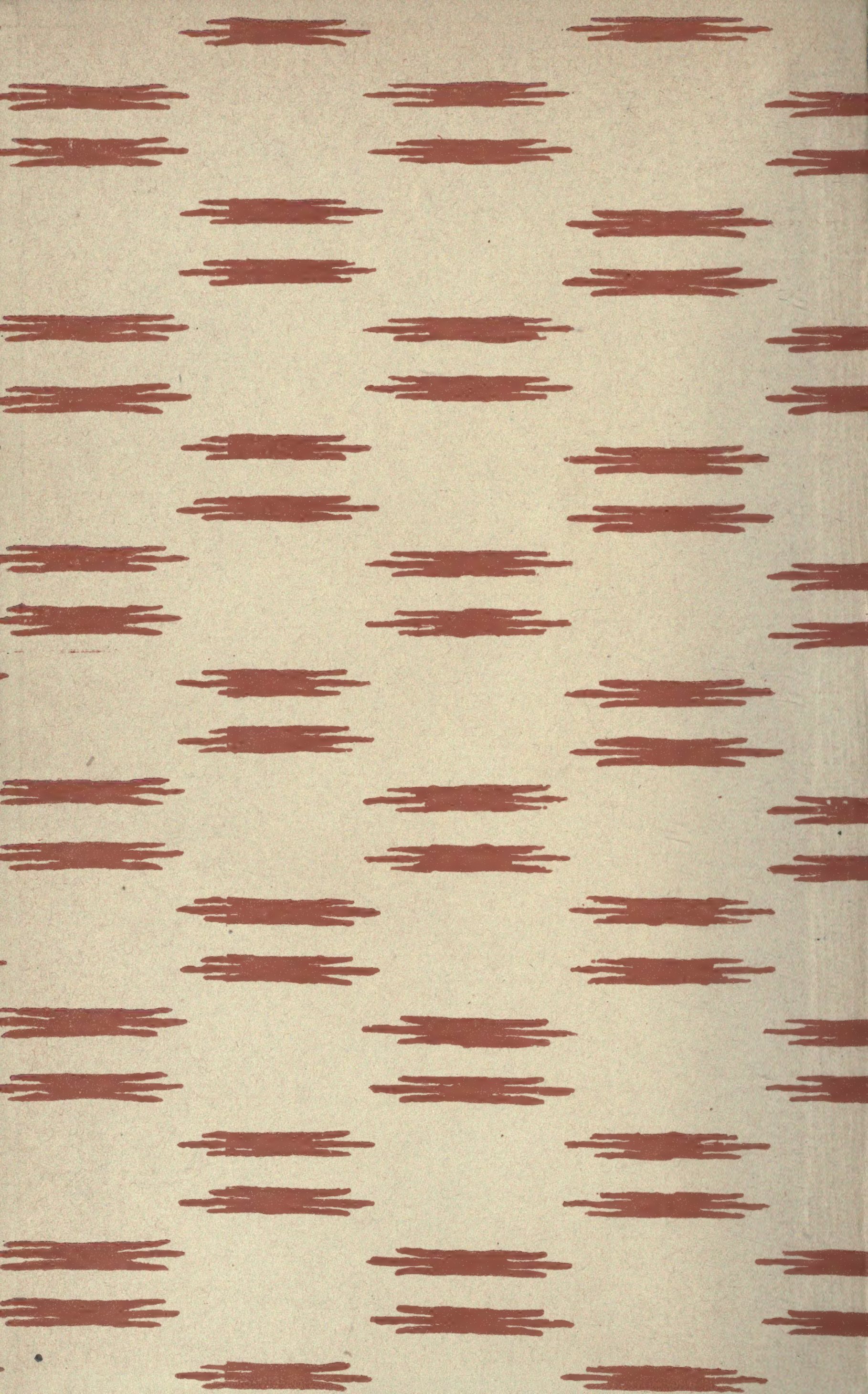
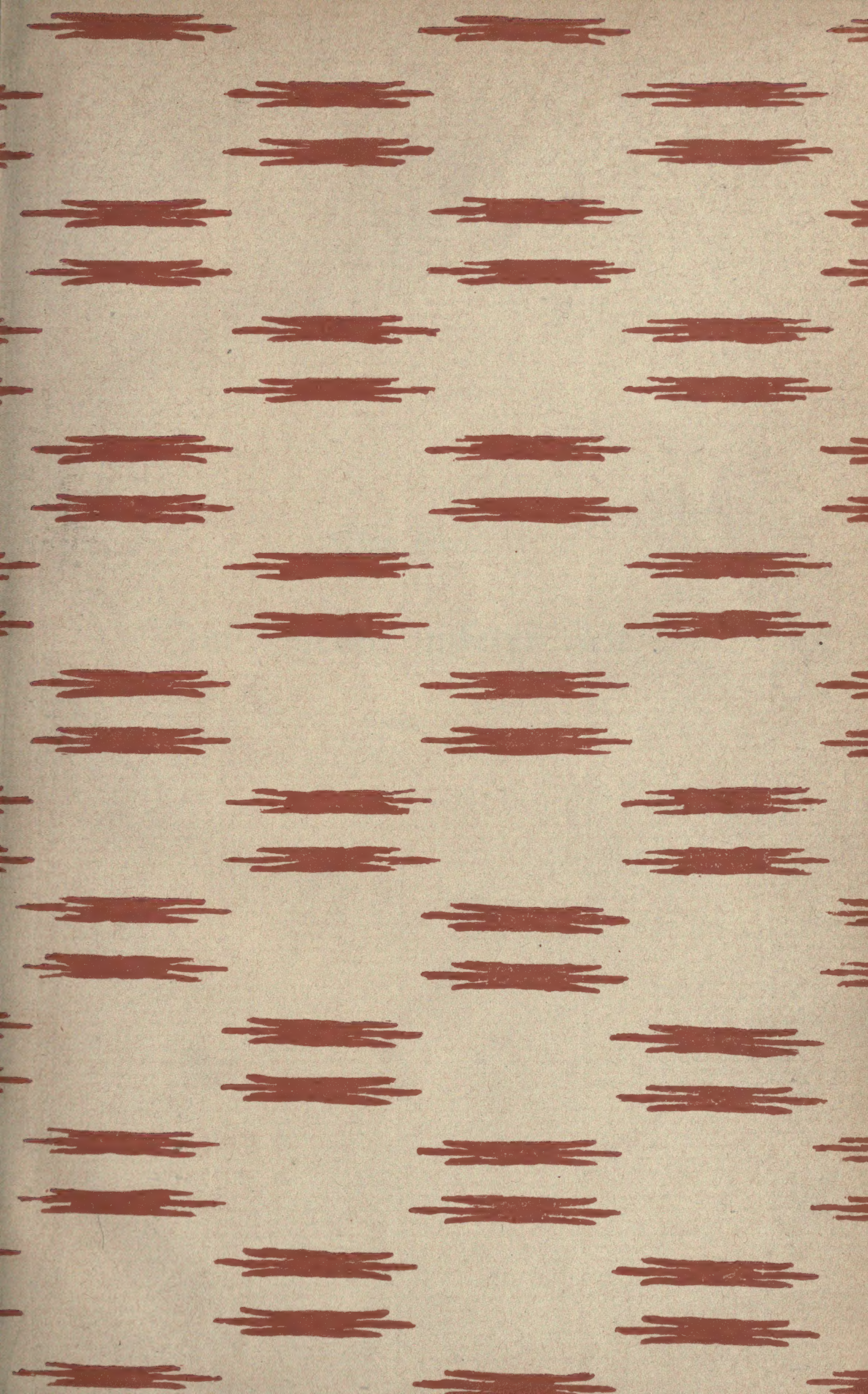
Im Strom unserer Zeit

Aus Briefen eines Ingenieurs

von

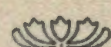
Max Eyth

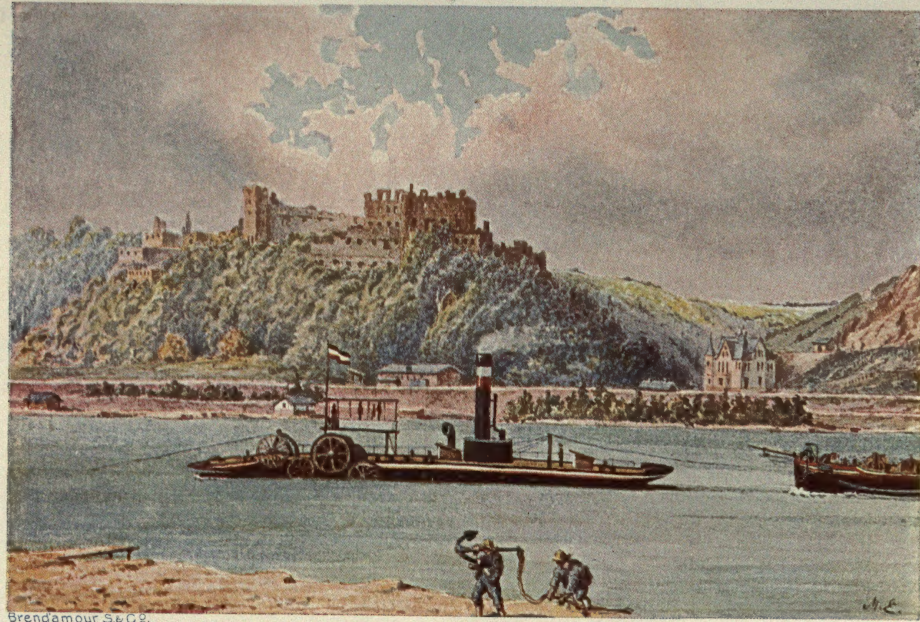




Max Eyth

Im Strom unserer Zeit.





Brend'amour, S. & Co.

Bild 1, siehe Seite 76.

Rheintauer bei St. Goar.

Im Strom unserer Zeit

Aus Briefen eines Ingenieurs

von

Max Eyth

Zweiter Band:

Wanderjahre

7. bis 9. Tausend

Vierte Auflage

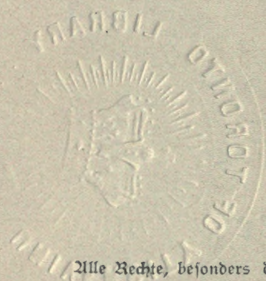
des Wanderbuchs eines Ingenieurs



Heidelberg

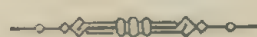
Carl Winter's Universitätsbuchhandlung

Verlags-Archiv Nr. 189.



Inhalt des zweiten Bandes.

Liste der Bilder im zweiten Band.



Wanderjahre.

*
*
*

Mit dem letzten Brief des ersten Bandes dieses Werks schlossen meine „Lehrjahre"; aber nur auf dem Papier. In Wirklichkeit schließen sie hoffentlich erst mit dem vierten, „Ruhejahre", den ich nie schreiben werde. Im zweiten lasse ich „Wanderjahre" beginnen. Das ist deutsche Art, die alles hübsch in Fächlein und numerierte Aktendeckel zu ordnen liebt, und sich wenig darum kümmert, daß das Leben unsere niedlichen Schulmeisters- und Amtsweisen nicht beachtet, ja nicht einmal kennt. Was aber diese Bände enthalten, ist Leben, hoffe ich, mit all seiner Unordnung, seinem ziellosen Auf und Ab und Hin und Her, wie der geneigte Leser schon längst bemerkt und wohl auch beklagt haben wird.

So mag beispielsweise mancher einwenden: in diesen Lehrjahren werde schon soviel gewandert, daß sie ebensogut Wanderjahre heißen könnten. Deutschland, England, Ägypten und die amerikanischen Nordstaaten sind allerdings eine etwas geräumige Werkstätte für einen Lehrling. Bot aber nicht jeder ihrer vier Winkel immer wieder neuen Stoff zum Lernen, in fast überwältigender Fülle? Nun erst kam allmählich die Zeit heran anzuwenden, was sie mich gelehrt hatten, wenn ich als brauchbarer Geselle mein Brot verdienen wollte und „mein Salz wert war". Dies ist in unsern Tagen nicht anders als zur Zeit der alten Zünfte, wo noch

Zucht und Sitte und eine hohe Obrigkeit jeden Schritt im Leben unserer Väter vorschrieb.

Manches, was mir in den nächsten Jahrzehnten begegnete, wird der vorliegende Band schildern. Er gibt ein Bild der ruhelosen Arbeit unserer Tage, die keine örtlichen Grenzen mehr achtet, und vielen für immer ein Wanderleben im buchstäblichsten Sinne des Wortes bietet. Oft mag es scheinen, daß ihr das ruhige, feste Ziel fehlt, ohne das kein Erfolg denkbar ist; mancher mag am Schluß auf eine stürmisch bewegte See zurückblicken und sich fragen: wozu all die Bewegung, das Hin und Her, das Auf und Ab? Er mag sich trösten. Jede Welle im Ozean hat ihre Bedeutung. Auch ihre Bewegung ist nötig, das große Ganze lebendig und gesund zu erhalten. Können wir kleineren Wellen mehr von uns verlangen und mehr von dem gewaltigen Elemente, dessen Teile wir sind? Dabei ist die Bewegung unsere Lebensfreude. Das sollte uns genügen.

Verlange auch du, lieber Leser, der du vom Strande das Spiel der Welle betrachtest, nicht mehr von ihr, als daß sie in Sturm und Sonnenschein, manchmal sich überstürzend, manchmal in grünem Lichte schimmernd, ruhelos und geschäftig dem Ufer entgegenrauscht.

* * *

1.

London, den 28. Mai 1868.

Warum ich hier bin, statt in Cincinnati oder St. Louis? de Mesnil, den eine wahre Leidenschaft befallen hat, Schiffe und Maschinen zu bestellen, drang auf mein Herüberkommen gerade in dem Augenblick, in welchem mir die Erst=

lingsfrüchte meiner amerikanischen Arbeiten in den Schoß zu fallen begannen. Auf dem Wege nach New-York erhielt ich die Bestellung eines Dampfpflugs für Nebraska. In New-York sicherte ich das Patent auf meine Luisianapflüge. Elf Tage später war ich in Liverpool, denselben Abend in London, den folgenden Tag in Leeds. Dort traf mich die Nachricht, daß der Kongreß zu Washington den Dampfpflügen ein weiteres Jahr Zollfreiheit zugestanden hatte.

Und heute abend um fünf Uhr bin ich auf dem Wege nach Brüssel.

2.

Brüssel, den 24. Juni 1868.

Das waren ein paar tolle Wochen. In den Swamps von Luisiana und im Stadtgewühl von New-York, im Kohlendunst von England und im Wüstenstaub von Ägypten habe ich noch Zeit gefunden, anständig ein Stückchen Briefpapier zu verderben. Hier scheint alles in Überstürzung aufgehen zu wollen.

Meine belgischen Freunde haben in den letzten Monaten darauf losgearbeitet, daß mir die Haare zu Berge stehen. Es sind vier Schiffe im Bau begriffen, jedes nach einem andern Plan, zumeist nach Skizzen von mir, um deren Ausarbeitung sich niemand gekümmert zu haben scheint. Die Schiffe werden hier gebaut, die Maschinen in England. Die Maschinenbauer und die Schiffbauer lassen den lieben Gott dafür sorgen, daß die Maschine zum Schiff und das Schiff zur Maschine paßt. In diesen Augiasstall einige Ordnung zu bringen, war eine Höllenarbeit, die noch nicht zu Ende ist. Dazu sind in allen Enden und Ecken

1*

Konzessionsfragen zu erörtern, Patentrechte zu verteidigen, neue Angriffspunkte aufzusuchen und zu besetzen. Es könnte einem fischblütigeren Menschen als mir heiß dabei werden.

Natürlich will man mich hier nicht fortlassen. Drüben — wir sprechen von Amerika, wie wenn es unser Zimmernachbar wäre — wartet man ungeduldig auf mein Wiedererscheinen. Ich bin selbst begierig, wie dies weiter gehen soll. —

Die Ausstellung der englischen Landwirtschaftsgesellschaft zu Leicester, wo ein großes Preispflügen stattfand, führte mich trotz der Seilschifferei auf vierzehn Tage nach England zurück. Es war auch dort harte Arbeit, aber es waren köstliche Tage: ein wahrer Titanenkampf keuchender, zischender, brausender Ungetüme, in dem wir alle, jeder nach seiner Art, nicht weniger keuchten, zischten und klapperten. Die Hitze war fürchterlich, so daß fast jedermann krank wurde und der glänzende Sieg, den wir errangen — (zehn von dreizehn ausgesetzten Preisen und überdies ein prachtvolles Trinkgeschirr, welches unser alter Freund, der Vizekönig von Ägypten, für den besten Dampfpflug gestiftet hatte) —, die Sieger wie die Besiegten zu Boden warf.

Während alldem schrieb de Mesnil in Brüssel entrüstete Briefe: Warum ich nicht komme? Warum die Maschinen nicht kommen? Warum nicht alles fünfmal so schnell gehe, als menschenmöglich ist? Worauf ich einen Tag lang zu Hause blieb, um mich unwohl zu stellen, es aber in der Tat auch war. Dann saß ich eine Woche lang Tag für Tag in der Fabrik von morgens sieben bis abends acht Uhr. Die Drahtseilschleppmaschinen fingen an, Gestalt zu gewinnen und ich erholte mich sichtlich dabei. Seit acht Tagen bin ich wieder in Belgien, um in ähnlicher Weise an den

Schiffen herumzudoktern. Dabei wird nachgerade die Aussicht doch etwas weniger verworren und das Gefühl, daß aus alldem etwas werden könnte, wächst.

3.

Godurville, den 6. September 1868.

Auch auf einer guten Karte von Belgien wird es schwer werden, meinen jetzigen Aufenthaltsort zu entdecken. Überdies ist selbst Godurville noch nicht mein eigentliches Hauptquartier. Dies ist ein einsames Bauernhäuslein, eine halbe Stunde vom Ort, das den geheimnisvollen Namen «la bête refaite» führt und mitten in Wald und Wiesen auf der Wasserscheide zwischen der Sambre und dem Scheldegebiet am Kanal von Charleroi liegt. Fünfzig Meter unter meinen Füßen bohrt sich ein Tunnel durch den Hügel, in welchem ich seit den letzten Tagen ein unterirdisches Dasein führe. Es handelt sich darum, mit dem Kleinsten unserer Boote den Schleppdienst durch den Tunnel einzurichten, der bis jetzt in mühevollster Weise von Pferden bewältigt wurde. Die Tiere brauchten zum Durchschleppen eines Kahns durch das $1^1/_4$ Kilometer lange Loch eine volle Stunde, was auch für ihre Geduld endlich zuviel wurde.

Seit zwei Tagen sind wir nun regelmäßig an der Arbeit. Für den Tunnel ist die Aufgabe gelöst. Bouquié, unser blutdürstiger Gegner, der an derselben Stelle vor zwei Jahren mit seiner Kette stecken blieb, soll wütend sein und bot einem Freunde de Mesnils eine Wette von tausend Franks an, daß wir in zwölf Minuten nicht durch denselben hindurchkämen. Gestern machte ich zu meiner eigenen Beruhigung einen vorläufigen Versuch und brauchte mit ungenügendem Dampfdruck $10^3/_4$ Minuten. Der wird sich

ärgern! An Schwierigkeiten fehlt es übrigens auch uns noch nicht, zum Beispiel außerhalb des Tunnels, im Steuern um scharfe Biegungen. Das geht, mit sechs oder acht Kähnen hinter uns, keineswegs so gut, als es sollte. Wie wir drüber wegkommen, wird sich in den nächsten Wochen zeigen, — oder auch nicht. —

Auf der Maas liegt jetzt ein Drahtseil, von Lüttich bis Huy, zwölf Stunden lang. Die Fahrt durch das wundervolle Maastal mit unserem Schiff, das wie ein kleiner Monitor aussieht, ist ein wirkliches Vergnügen. Natürlich konnte ich es nicht unbefangen genießen, obgleich unsere Maschine fast nichts zu wünschen übrig läßt. Aber bei Versuchen in größerem Maßstabe tauchen mancherlei Schwierigkeiten auf, an die auch kluge Leute nicht dachten. Ein Kinderspiel ist es eben nicht, Gedanken in Fleisch und Blut, in Holz und Eisen zu verwandeln.

Eine neue Gesellschaft in Gent macht munter vorwärts. In acht Tagen werde ich unser drittes Schiff für sie nach Antwerpen und von dort auf einen holländischen Kanal bringen.

Aber genug für heute; Belgien ist ein ruhiges, geregeltes, geschäftiges Ländchen, worin es kleine Winkel gibt, in denen zeitenweise nichts passiert. Godurville ist einer davon.[1]

4.

Hansweerd, Zeeland (Holland), den 4. Oktober 1868.

Vor zehn Tagen kam ich zum erstenmal hierher. Der Bevelandkanal verbindet die Ost- und Westschelde und bildet

[1] Die Skizze auf Bild 2 zeigt den Eingang in den Tunnel des Kanals von Charleroi mit dem kleinen Tauer, im Begriff, einen Zug von Booten durchzuschleppen.

einen Teil der Wasserstraße zwischen Antwerpen und Rotterdam. Hansweerd, ein Dörflein, dessen Dächer kaum über die hohen Dämme der Flüsse und Wasserbecken herausragen, liegt am südlichen Ende des Kanals, der übrigens nur zehn Kilometer lang ist. Vorläufige Versuche mit einem größeren Schlepper verliefen auf dem allerdings sehr günstig gestalteten Kanal ohne jeden Anstand. Nach denselben kehrte ich nach Godurville zurück, um die nötigen Vorbereitungen für die Austragung der Wette mit Bouquié zu treffen. Die Sache erregte beträchtliches Aufsehen in Brüssel. Für mich war sie nur ein schlechter Witz; denn wenn uns nicht ein besonderer Unfall in die Quere kam, so war ich meiner Sache sicher. Ein solcher war allerdings bei einer noch ganz neuen Maschine möglich, und überdies machten auch andere Erfahrungen die äußerste Vorsicht nötig. Die Böswilligkeit der am Kanal beschäftigten Pferdebesitzer beginnt praktische Formen anzunehmen.

Morgens um zehn Uhr war alles bereit. Ich hatte einen meiner englischen Monteure aus Lüttich herbeitelegraphiert, der Heizer sein sollte. Den Maschinenwärter spielte ich selbst. Die Sicherheitsventile bliesen ab, die Maschine war blank geputzt und wohl geölt, der kleine Dampfer lag ungeduldig rauchend vor dem Eingang des Tunnels. Um halb elf Uhr kam die Gesellschaft von Brüssel, etliche zehn Herren, Bouquié mit seinen Freunden, de Mesnil mit den seinigen, amtliche Zeugen mit Chronometern und anderm feierlich erscheinendem unnötigem Geräte. Alles sah so ernsthaft drein, als gälte es eine Königskrone. Ein kleiner Streit entstand: „ob die Wette so zu verstehen sei, daß der Dampfer vom Augenblick, wo seine Spitze in den Tunnel tritt, bis zum Zeitpunkt, in dem seine Spitze den Tunnel verläßt, oder bis sein Steuer-

ruder draußen ist, zwölf Minuten brauchen dürfe?" Großmütig entschied ich für Bouquiés Auffassung, der natürlich von der Spitze bis zum Ruder rechnete. Darauf begab sich die Hälfte der Gesellschaft an das entgegengesetzte Ende des Tunnels. Bouquié, der sichtlich den Mut zu verlieren anfing, blieb auf unserer Seite. Den Direktor der Fowlerschen Fabrik zu Leeds, Mr. Greig, welcher uns auf der Durchreise einen Besuch machte, nahm ich an Bord. Sonst war niemand mit uns als der Heizer, ich und der Steuermann. Die Sache ging glänzend von statten. Einer der Zeugen, der unsere Einfahrt beobachtete, hatte ein Pferd bereit und galoppierte, den Chronometer in der Hand, während wir durch den Berg brausten, über denselben nach dem andern Ende, wo uns ein allgemeines Hurra empfing. Wir hatten die Fahrt in 9 Minuten 49 Sekunden gemacht und die Wette mehr als gewonnen. Komisch war am Schluß des Tags das Schicksal meines englischen Heizers, eines sonst strengen Temperenzlers, der in der Freude seines Herzens gegen Abend seinen Wein wie Wasser trank und aus Übermut nahezu im Kanal ertrank.

Vorgestern kehrte ich zurück, um den Verkehr auf dem Bevelandkanal wenn möglich in regelmäßigen Gang zu bringen.

5.

Brüssel, den 7. November 1868.

Ein kleiner Zwischenfall: Beim ersten Probieren einer neuen Schleppmaschine in Lüttich streckte ich mit gewohnter Sachkenntnis und Gewandtheit meinen Zeigefinger zwischen zwei sich bewegende Teile der Maschine, die sonst zwei Zentimeter voneinander entfernt bleiben. Zufällig war von mir

selbst eine kleine Abänderung getroffen worden; der freibleibende Raum war nur noch ein Drittel so groß und mein vorwitziger Finger kam in Gestalt eines schwäbischen Pfannenküchleins aus dieser interessanten Lage hervor. Wunderlich ist das Gefühl während des Vorgangs, namentlich wenn die Quetschung mit jener langsamen Sicherheit vor sich geht, wie es Maschinen im Brauch haben. Ich spürte nämlich im betreffenden Glied gar nichts. Hingegen schien es mir, wie wenn all meine Eingeweide in den Brustkasten stiegen und wieder zurücksänken, während der Druck nachließ. Ein nicht eigentlich schmerzliches, aber keineswegs angenehmes Gefühl! Die Schmerzen kommen nachher um so unzweideutiger. Gefährlich ist die Sache nicht, eines der kleinen Ereignisse im Leben des Ingenieurs. Les roses du metier! wie mein alter Freund Halim Pascha derartige Denkzettelchen zu nennen pflegte.

Die Schlepperei geht vorwärts. Die Lütticher Gesellschaft hat zwei neue Schiffe bestellt; die Genter, deren eigentliches Gebiet Holland und Flandern sein wird, will auf dem Kanal der Terneuse zwischen Gent und der Schelde mit fünf Dampfern anfangen. Ich bin daher fast immer auf der Wanderschaft. Das Boot für den Rhein ist vor etlichen Tagen von Lüttich nach Antwerpen abgegangen, um dort seine Maschinen aufzunehmen. Nächste Woche gehe ich nach Paris, um an unserem ersten Drahtseil in Frankreich einen kleinen Schleppapparat laufen zu lassen.

Nachschrift. Damit die Bäume nicht in den Himmel wachsen: Unser größtes Schiff, das für den Rhein bestimmt ist und von den boshaften Belgiern „die Kathedrale“ getauft wurde, ist in der Nähe von Antwerpen gesunken. Ein schwerer Schlag; doch Geduld, bis der Sturm vorüber ist!

Drunten bleibt es nicht; wenn auch seine Bergung Zeit und Geld genug kosten mag.

6.

Brüssel, den 11. Dezember 1868.

Die internationale Schleppgesellschaft, die der Vater aller ausführenden Gesellschaften zu sein bestimmt ist, wird unter dem Namen Société centrale de touage in der nächsten Woche hier gebildet sein und formell weiterarbeiten, wie sie in formloser Weise angefangen hat.

Auf der Maas macht die Sache ihre langsamen, aber steten Fortschritte. Unsere Maschine zieht Tag für Tag ihre zehn Schiffe nach Huy, die Schiffer fangen an, sich um das Recht, mit dem Schlepper zu gehen, buchstäblich zu prügeln und die Pferdeverleiher hegen Selbstmordsgedanken. Das ist alles, wie es sein sollte. Natürlich ist es dem ganzen Land ein Greuel, daß sich englische Maschinen vor der Nase von Seraing einnisten. Noch vor einem halben Jahre erklärten die dortigen Ingenieure energisch: „Die Sache sei gegen die Gesetze der Natur! wir werden in unserem Leben nie um eine Kurve herumkommen! sobald wir mit dem Seil anziehen, müsse das Schiff notwendig umschlagen!“ Jetzt krittelt man an kleinen Einzelheiten der Maschinerie und hätte alles viel besser und schöner gemacht!

Auf dem Rhein hat uns das versunkene Schiff einen bösen Strich durch die Rechnung gemacht. Auch überlegen die Staatsbeamten in Berlin die Sache mit deutscher Gründlichkeit, und die Frage, ob man sie Drahtschiffahrt oder Schleppschiffahrt mittelst Drahtseilen oder Eisendrahtdampfschleppschiffahrt nennen soll, ist noch so wenig entschieden als die andere: *wo*, *wie* und *wann* Versuche in Preußen gemacht

werden sollen und was die Folgen derselben sein dürften, a) wenn sie gelingen, b) wenn sie mißlingen. In dem alten Kulturstaat China bekommt bekanntlich ein durchgefallener Prüfling Prügel; ein beachtenswertes Verfahren, wenn es nicht gar so einfach wäre.

7.

Brüssel, den 22. Dezember 1868.

Drei volle Tage brachte ich mit de Mesnil in Paris zu. Eine kaiserliche Kommission zur Prüfung unseres und anderer Schleppsysteme wünschte plötzlich Mitteilungen entgegenzunehmen und gab uns für die nötigen Vorbereitungen eine Galgenfrist von vier Tagen. In vierundzwanzig Stunden hatte ich einen englischen Bericht mit besonderer Beziehung auf französische Flüsse und Kanäle fertig, der nach drei Tagen ins Französische übersetzt war. Dann wurden alte Zeichnungen zugestutzt, neue entworfen, Karten gemalt und am Morgen des Tags vor dem Konzil war ein Album von zwanzig großen Blättern beisammen, das den Bericht erläutern sollte. Ein hübsches Modell der Klappentrommel wurde von Leeds herbeitelegraphiert und nachmittags zwei Uhr reisten wir von Brüssel ab.

Ein gewisser Labrousse, früher kaiserlicher Marineleutnant, „dessen Onkel Admiral war", und der vor zwei Jahren ein Buch über Kettenschiffahrt geschrieben hatte, ist de Mesnils Vertrauter und Vertreter in Paris. Ein echter kleiner Franzose, dem man den Mund nicht fünf Minuten lang schließen kann und der einen unwiderstehlichen Hang zu allem möglichen Sport besitzt. Die halbe Nacht wurde damit zugebracht, unsern Feldzugsplan mit diesem Herrn zu beraten.

Um zwölf Uhr des andern Tags antichambrierten wir, Labrousse wie ein Rädchen schwatzend, de Mesnil etwas nervös, ich mit der mir selbst oft rätselhaften, völligen Verachtung großer geschichtlicher Augenblicke, die mir seit Ägypten und Amerika eigen ist. Neben uns, verschiedene Gemütsstimmungen ausdrückend, bewegte sich Bouquié, der Bruder des Erfinders, mit seinen Freunden, — derselbe Bouquié, der vor drei Monaten de Mesnil in einer Straße von Paris mit einem Stock angefallen hatte und dafür zehn Tage gesessen war! Ihr könnt Euch denken, wie sich die zwei Herren betrachteten. Die dritte Gruppe bildete ein bleiches, melancholisches Männchen, das Erfindungspatent der Not und Armut auf der Stirne, der die Schiffe mit Lokomotiven ziehen will und allgemeines Mitleid erregte.

Wir waren die ersten, die eingeladen wurden, in den Sitzungssaal zu treten. Ein großer grüner Tisch, sieben Abgeordnete, mit sieben roten Bändchen in sieben Knopflöchern auf der einen Seite; wir zu drei auf der andern. Labrousse sollte meinen Aufsatz vorlesen, ich die Zeichnungen erklären, de Mesnil im allgemeinen die Honneurs machen. Der Mensch denkt, Gott lenkt. Kaum war Labrousse über die erste Seite weg, so wollten die Abgeordneten, denen diese Art des Verfahrens nicht gefiel, auch ihre Weisheit zeigen und machten Kreuz- und Querfragen, die allerdings sämtlich in meinem Aufsatz behandelt waren. Aber da war kein Einlenken mehr möglich. Nach zehn Minuten verwirrten Fragens und Antwortens saß sowohl Labrousse, als jeder der sieben Abgeordneten auf seinem eigenen Steckenpferd und ritten lustig nach acht verschiedenen Himmelsrichtungen. de Mesnil war in Verzweiflung, ich war wütend, aber es half nichts. Niemand wollte bei der Stange bleiben. Fünf

sprachen immer zugleich, und wenn der Sechste anfing, klopfte der Präsident mit dem Finger auf den Tisch. Warum? weiß ich nicht. Denn von einer Wirkung war nichts zu verspüren. So verflossen zwei Stunden, worauf deutlich wurde, daß es jetzt Zeit sei, den nächsten Erfinder vorzulassen. Wir waren auf die zweite meines achtundvierzig Seiten langen Aufsatzes gekommen und hatten die Einleitung fast durchgelesen. Dies schien dem Richterkreise befriedigend, so daß der Vorschlag einstimmig angenommen wurde, unsere Angelegenheit in vierzehn Tagen wieder vorzunehmen. Wie's den anderen ging, weiß ich nicht. Vermutlich nicht besser. Ich war ungebührlich ärgerlich, de Mesnil tief melancholisch, Labrousse dagegen von dem Ergebnis der Besprechung durchaus befriedigt. Er kennt ohne Zweifel die Sitten und Gebräuche der Eingeborenen besser als wir.

8.

Brüssel, den 12. Januar 1869.

Nur ein Wort! Gestern wurde ich mit einer für Frankreich gemünzten Denkschrift über die Tauerei fertig, vor acht Tagen war ich in Valenciennes, um die dortigen Verhältnisse zu studieren; morgen geh' ich nach Mons in den Bergwerkdistrikt, der den Mittelpunkt der belgischen Kohlenbecken bildet und von dem aus einer der bedeutendsten Kanäle nach Paris führt. Nun aber sind Flüsse und Kanäle mit Eis bedeckt und auch das Land in allen Richtungen im Schnee begraben. Es ist Zeit, aus diesem ruhelosen Treiben für einige Zeit hinauszukommen. Ende der Woche hoffe ich in London zu sein. Dort wird das Arbeiten wieder einen

etwas geregelteren Gang annehmen. Ich sehne mich ein wenig nach Ordnung, wenn auch nicht nach Ruhe.

9.

Leeds, den 13. Februar 1869.

Stilleben in Leeds! Ich komme mir vor wie ein Kartäuser in seiner Klause, wie Karl V., der hinter seinen Uhren hervor noch hie und da mit einem träumerischen Griff ins Räderwerk der Zeit greift. Auch mich erfaßt, sobald ich mich Leeds nähere, ein wunderliches, klösterliches Gefühl, eine Sehnsucht nach Ruhe, nach Rauch, nach Nebel; nach allem, was grau ist.

Wie lang wird's dauern?! Heute kam ein Brief von de Mesnil, der sich bitter beklagt, daß ich noch nicht zurück sei; ein zweiter aus Amerika von Faulkner, dem Leiter unserer dortigen Gesellschaft, der dringend auf mein Erscheinen rechnet, weil der Staat Pennsylvanien auf dem Ohio Schleppversuche anstellen wolle. Es scheint, der Frühling regt sich heuer vor der Zeit.

10.

Leeds, den 21. März 1869.

Die letzten Wochen mit ihrer wahrhaft wohltuenden geregelten Tätigkeit waren nicht weggeworfen. Es gelang mir, einem neuen Kultivator, der das Dampfpflügen um einen wichtigen Schritt vorwärts bringen wird, mit dem sich aber die Fabrik seit anderthalb Jahren vergeblich abmüht, durch die Einführung eines eigenartigen Vordergestells auf die Beine zu helfen.

Nebenbei regt sich die Tauerei in allen Richtungen. Ich werde übermorgen auf dem Weg nach Dresden sein,

aber die Sache kurz machen, wenn es sich nicht nach ein paar Tagen darum handelt, ein Dutzend Schiffe zu bauen und etliche fünfzig Meilen Seil in die Elbe zu legen. Sonst ziehe ich mich wieder in meinen hiesigen Dachsbau zurück. —

Die schlimmste Folge dieses fortwährenden Reisens, namentlich wenn es sich nicht beständig durch den Reiz von neuen Ländern und Völkern frisch erhält, ist das allmähliche Erkalten aller Teilnahme für den Nebenmenschen. Man wird ein einsames Wesen inmitten eines Haufens fünf Fuß langer Ameisen, welche beißend und stoßend sinnlos durcheinander wimmeln, und fühlt, wie mit jedem Tage, trotz des wachsenden Bedürfnisses, die Fähigkeit abnimmt, sich für irgend ein einzelnes dieser Geschöpfe lebhafter zu interessieren, die sich alle gleichsehen und kommen und verschwinden wie Eintagsfliegen.

11.

Lüttich, den 15. April 1869.

Nach einem mehrtägigen Aufenthalt in Dresden und Magdeburg, der wohl keine praktischen Folgen haben wird, kam ich wieder in Brüssel an, wo ich meine Freunde in einem fieberhaften Zustand antraf, welcher leider chronisch zu werden droht. Es waren aufregende Nachrichten aus Österreich eingelaufen, in deren Folge ich drei Tage lang an einem technischen Aufsatze über die Donau schrieb und am vierten wieder auf der Bahn nach Prag war, um Besprechungen mit einem ungarischen Staatssekretär, Grafen Z. zu pflegen. Technische Auseinandersetzungen schienen hierbei Nebensache zu sein. Dagegen teilte man mir mit, wieviel diese und jene Eisenbahn nebenher gekostet habe und wie unmöglich es sei, unser glänzendes Unternehmen

ins Werk zu setzen, ohne eine erkleckliche Summe für ähnliche Zwecke zur Verfügung zu stellen. Der gemütliche Ton, in dem das kitzliche Thema von allen Seiten beleuchtet wurde, war wahrhaft rührend. „I bitt Ihne, 's is traurig, aber was wollen's machen? So is halt bei uns! Und ohne Dispositionsfond können's halt scho' gor nit anfang'n!"

Seit vorgestern bin ich wieder hier, habe gestern mein sechstes Schiff probiert und werde in einigen Tagen auch Nr. sieben übergeben können.

12.

Leeds, den 12. Juni 1869.

Nicht ohne Feierlichkeit, die ich nicht übergehen darf, kam mein Aufenthalt in Belgien in den letzten Tagen zum vorläufigen Abschluß.

Wir hatten der Welt einen großartigen Versuch — «une expérience» — angekündigt. Der Zweck war einfach zu zeigen, was wir zu leisten im stande sind und was wir bereits geleistet haben. Es standen uns die Linie zwischen Lüttich und Namur und drei Drahtseilschlepper der Maasgesellschaft zu Gebot, da der vierte, der von Seraing, nicht fertig geworden war. de Mesnil und namentlich Labrousse waren in ihrem Element. Ganz Europa und ein Teil von Amerika wurden eingeladen «d'assister».

Auch erschienen diese und andere Weltteile. Leutnant Heywood, ein alter Indier, war einer der ersten Ankömmlinge. Ein besonders glücklicher Umstand hatte dabei mitgeholfen. Hervorragende angloindische Kaufleute hatten die englische Regierung schon vor Jahresfrist ersucht, die Kettenschiffahrt auf der Seine untersuchen zu lassen. Der vergessene Brief wurde aus einem Haufen Akten hervorgezogen,



Gez. im September 1868. Bild 2, siehe Seite 6.

Kanaltunnel bei Godurville.



Gez. März 1870. Bild 3, siehe Seite 27.

St. Kitts. Westindien.

als R. Fowler den Herzog von Argyle, den Sekretär des Indian Office, um einen Teilnehmer an unsern Versuchen bat, der nun auch sofort abgesandt wurde. Sodann kam, um mit den Engländern aufzuräumen, ein Vertreter von Glas Elliot, den atlantischen Telegraphenleuten, und endlich Crampton, der bekannte Erfinder des Cramptonschen Lokomotivsystems.

Die Franzosen fanden sich zahlreicher ein. Amtlich wurden drei Ingénieurs-en-chef des ponts et chaussées — einer aus Metz und zwei aus Paris — geschickt. Dann waren verschiedene Bergwerks-, Kanal- und Flußschiffahrtsgesellschaften vertreten. Am wichtigsten für uns war Buquet, der «Ingénieur de la navigation du canal de Suez», den Lesseps mit einem Entschuldigungsschreiben voll französischer Höflichkeit gesandt hatte, da er selbst zur Zeit damit beschäftigt war, sich bei den Wahlen zu Marseille gründlich abführen zu lassen.

Buquet hatte kürzlich mehrere Briefe gegen uns veröffentlicht, gegen die sich de Mesnil wacker verteidigt hatte. Er kam deshalb ohne Zweifel mit der redlichsten Absicht, alles so schlecht als möglich zu finden, und verhielt sich während des ersten Tages mit finsterer Zurückhaltung. Höchst belustigend war es nun, zu sehen, wie dieser Mann im Laufe von drei Tagen rechtsumkehrt machte, und schließlich mit französischer Lebhaftigkeit erklärte, daß er unser System für das einzig mögliche auf dem Suezkanal halte. Einer seiner Bekannten erinnerte ihn daran, daß er noch vor wenigen Wochen dies und jenes gegen die Seilschiffahrt gesagt habe. Seine Antwort war energisch und bezeichnend für einen alten Dragoneroffizier, der er war. „Ich scher' mich den Teufel um das, was ich geschrieben habe!“ — Die

Deutschen hielten sich wacker. Vom Rhein war der Kgl. Preußische Stromdirektor von Nobiling da, der in jugendlicher Begeisterung, trotz seiner Jahre, über die Sache herfiel. Von der Elbe kam der „Vater der deutschen Kettenschiffahrt“, ein lieber, älterer Herr, ohne unüberwindliche Vorurteile; von Dresden Ingenieur Bellingrath, der Leiter der dort sich neubildenden Schleppgesellschaft. Österreich schickte einen Wasserbaudirektor und einen Ingenieur Ressel, den Sohn des Erfinders der Schraube, und das energische Württemberg den wohlwollendsten der wohlwollenden Wasserbautechniker, Herrn v. Martens. Holland und Belgien übergehe ich als selbstverständlich zahlreich vertreten.

Es ging alles wie am Schnürchen und der allgemeine Eindruck war sichtlich ein durchaus günstiger. Ein Drittel unserer Gäste war grundsätzlich gegen uns gewesen, und ein derartiges Schaufahren ist natürlich nicht genügend, um die Überzeugung von vielleicht vielen Jahren über Bord zu werfen. Doch selbst in hartnäckigen Fällen erzielten wir das Geständnis, daß die gründlichste Prüfung beider Systeme jedem weiteren Vorgehen mit Seil oder Kette vorangehen müsse. Wenn ein zweijähriger Junge gegen einen zwölf- oder fünfzehnjährigen so viel herausschlägt, muß doch wohl das Bürschchen etwas vom Herkules in sich haben.

Bei dem unvermeidlichen Festessen, das den Schluß der drei Tage bildete, waren fünfzig bis sechzig Leute beisammen, von denen jeder ein wirkliches Interesse an der Sache hatte. Die meisten hatten weite Reisen unternommen, um sie zu beobachten, und alle kehrten mit dem Gedanken zurück, daß wir der Lösung einer der schwierigsten technischen Aufgaben entgegengingen.

13.

Leeds, den 8. August 1869.

Es konnte so, was mich betraf, nicht länger weitergehen. Meine besten Freunde mußten einsehen, daß es selbst einem tüchtigen Menschen nicht gegeben ist, an drei bis vier Orten gleichzeitig zu sein. Ich mußte mich entscheiden, ob ich auf trockener Erde weiterleben oder mein Schicksal ganz dem Wasser anvertrauen wolle. Bei einem wie ich glaubte vorübergehenden Besuch in London wurde die Frage in einer kurzen, aber inhaltsschweren Besprechung mit R. Fowler erörtert. Langes Überlegen führt in solchen Lebensfragen nicht zum Ziel. Hier hilft nur ein rascher Entschluß und energisches Festhalten an der Entscheidung. Ich wählte das Land und bin nun wohl für die nächsten zehn Jahre an Fowler und die Dampfkultur gebunden.

Als einen wahren Glücksfall sehe ich es an, daß das Geschick mir gleichzeitig einen alten, treuen Schulkameraden und Arbeitsgenossen zuführte, der sich seit einigen Wochen nach einem passenden Wirkungskreis umsah. Schwarz war, solange ich ihn kannte, ein tüchtiger Ingenieur und ein vortrefflicher Mensch, ruhig, zäh und entschlossen, gerade das, was meine belgischen Freunde vor allem brauchten. Ich legte ihm rückhaltlos das Für und Wider der Verhältnisse in Brüssel dar. Er hatte zu meiner Freude den Mut zuzugreifen und ist nunmehr wohlbestallter geschäftsführender Direktor der Société centrale de touage zu Brüssel. Möge ihn der Strick, den ich ihm gedreht habe, zu einem glücklichen Ende führen.

Auch in England fand die Entstehungszeit der Seilschiffahrt in den letzten Tagen einen nicht unwürdigen Abschluß. Für mich war derselbe das große Ereignis der letz-

ten Woche. Es war höchste Zeit, mit der Sache endlich einmal auch hier vor die Öffentlichkeit zu treten. Englisch zu schreiben macht mir natürlich heutzutag nicht mehr Mühe als Deutsch, eher weniger. Denn für geschäftliche Auseinandersetzungen ist die Sprache unübertrefflich. Aber man muß sich doch etwas mehr in acht nehmen, wenn man zum erstenmal einem fremdländischen Hörerkreise entgegentritt, der keineswegs so geneigt ist, wie ein deutscher, von außen Kommendes mit Vorliebe aufzunehmen.

Die Institution of Mechanical Engineers ist einer der bedeutendsten Vereine des Landes. Er zählt etwa fünfhundert Mitglieder, worunter die ersten Namen der technischen Welt zu finden sind. Der alte G. Stephenson war der erste Präsident der Gesellschaft. Heute ist es Armstrong, der große Kanonier. Namen wie Withworth, Hawksley, Bramwell, Hawkshaw u. s. w. sind bis Indien und Australien, wenn auch kaum in diesen und jenen Winkel der schwäbischen Erde gedrungen. Dieser Verein hält jährlich eine vielbesuchte Wanderversammlung ab. Die Feierlichkeiten dauern gewöhnlich fünf Tage, von denen die zwei ersten für Vorträge technischer Natur (papers genannt) und deren Besprechung bestimmt sind, während der Rest zu Ausflügen nach technisch interessanten Punkten der Umgegend benutzt wird.

Es hatte keine Schwierigkeiten, mich als Mitglied und zugleich einen Vortrag über Seilschiffahrt anzumelden.

Etwa dreihundert Techniker kamen anfangs voriger Woche in New-Castle zusammen und hörten unter Armstrongs Vorsitz drei Tage lang geduldig an, was etliche acht Herren zu sagen hatten. Ich will Eure Geduld dieser Prüfung nicht unterwerfen. Es wird hierbei nicht frei ge-

sprochen. Man hält dies in England nicht für ernst und wissenschaftlich genug, und in der Tat läßt sich manches für diese Auffassung sagen. Die Vorträge werden sogar nicht von den Verfassern, sondern von dem Geschäftsführer der Gesellschaft gelesen. Dagegen ist die darauf folgende Besprechung, wenn auch fast immer in dem gebildeten Engländern eigentümlichen, vorsichtigen und höflichen Ton gehalten, oft sehr lebhaft und manchmal von Bedeutung.

Fast am Schluß, als siebenter, sollte ich an die Reihe kommen. Anfangs behagte mir dies schlecht, obgleich ich nichts Vernünftiges dagegen einwenden konnte; denn ich war erst den Tag zuvor Mitglied geworden und somit in jeder Beziehung der Jüngste. Es stellte sich jedoch heraus, daß meine Lage dadurch keineswegs eine ungünstige war. Wenn es gelingt, die Aufmerksamkeit der Hörer zu fesseln, so ist es sogar besser das letzte, als das erste Wort zu haben.

Mr. Marshall, der Sekretär, hatte meine vierundfünfzig Folioseiten, die er zu bewundern vorgab und die in ihrer ganzen Breite gedruckt werden, recht vernünftig verdichtet und beschnitten. Dies war für die Vorlesung unerläßlich, obgleich hierbei die Früchte von nahezu zwei Jahren beständigen Denkens, Schaffens und Arbeitens etwas gar zu fest zusammengepreßt werden mußten.

Auch so dauerte das Lesen über eine Stunde; sichtlich ohne die Hörer zu ermüden. Es brachte fast für jedermann etwas durchaus Neues und die Einfachheit des Prinzips, wie die Wichtigkeit der Sache kam zu voller Geltung. Bramwell, Armstrong, Cooper, Hawksley und andere sprachen in der anerkennendsten Weise ihre Meinungen aus, oder stellten Fragen über Einzelheiten, die in dem abgekürzten Vortrag unerörtert geblieben waren.

Nachmittags wurde Armstrongs große Fabrik zu Elswick besucht und abends fand ein Festmahl bei dem Kanonenkönig Englands statt, das unsern Präsidenten eine hübsche Summe gekostet haben muß, uns alle aber in trefflichster Stimmung nach Hause sandte.

14.

Halberstadt, den 5. September 1869.

Endlich kommt die Reihe auch an Deutschland. Wir lassen hier in den Zuckerrübenbezirken der Provinz Sachsen einen Pflug los, um meinen bedächtigen Landsleuten die Nase in die Geschichte zu stoßen. Anders geht's nicht. Aber ich glaube, es geht so. Und zu ihrer Ehre sei es gesagt: sie haben das Vorgehen wenigstens selbst eingeleitet. Der unternehmende landwirtschaftliche Verein von Halberstadt hat uns dreizehnhundert Morgen zum mietweisen Pflügen angeboten. Dabei soll sich zeigen, ob Dampfpflügen sogar auf deutschem Boden und in deutschen Händen möglich ist, nachdem Beduinen und Neger die Sache begriffen haben. Die Gegend zwischen Braunschweig, Magdeburg und Leipzig ist wie geschaffen dazu: reiche, große Gutsbesitzer, nahezu flaches Land, tiefer Boden und die Notwendigkeit einer gründlichen Bearbeitung, wo Rüben zu bauen sind. Freilich fing's schief an! Während ich noch in Belgien war, brach in Hamburg ein Kranen mit der ungewohnten Last. Und nachdem die beschädigten Geräte wiederhergestellt waren, legte die Bahnverwaltung Beschlag auf unsere Maschinen, um sich für ihren schlechten Kranen bezahlt zu machen. Erst gestern abend, nach endlosem Telegraphieren, war die Sache soweit bereinigt, daß sie die Sendung weitergehen ließen.

15.

Wegersleben, den 19. September 1869.

Der Pflug arbeitet seit fünf Tagen. Nicht sonderlich gut, da mir das Verhängnis ein paar Maschinenwärter auf den Hals schickte, mit denen zuerst nichts anzufangen war. Doch geht's jetzt etwas besser. Ich mußte mir eben wieder einmal selbst die Füße ablaufen und die Finger verklopfen. Das schadet auch schließlich nichts; es tut im Gegenteil gut in mancher Beziehung. Das Heilsame unserer Lebensweise ist der Wechsel in der Art der Tätigkeit, die bald ausschließlich geistiger Natur, bald mehr oder weniger eine körperliche ist. Die eine Seite des Menschen ruht, während die andere schafft. Knechtsarbeit im Felde ist ebenso erfrischend für den Kopf, wenn sie auch Arme und Beine mitnimmt, als ein Monat Kopfarbeit am Reißbrett wohltuend wirkt für die müden Knochen.

Wenn ich hier zu Ende bin, schreibt mir Fowler, soll ich in Ungarn die Güter des Erzherzogs Albrecht besichtigen, der nun auch dampfpflügen wolle.

16.

Anderbeck, den 24. Oktober 1869.

Es geht besser. Ich habe den in Deutschland ersten Dampfpflug größter Gattung verkauft; das Land scheint in gründliche Erregung zu kommen. Besuche vom Rhein, von Schlesien, Berlin, Stettin u. s. w. sind nichts Seltenes und ich sehe fast mit Zuversicht einem rascheren Aufblühen der Saat entgegen, welche ich in diesem Spätjahr auf heimischer Erde ausstreue. Die Arbeit geht aber auch jetzt wie sie soll, in Regen und Sonnenschein, durch Eis und Morast. Nichts ist störend als die kurzen Tage, und dagegen will ich auf

meiner nächsten Station mit künstlicher Beleuchtung ankämpfen. Es ist allerdings ein wenig Komödie dabei, die sogar in England nur selten gespielt wird. Doch sieht sich's recht hübsch an; besonders aus der Ferne. Meine nächsten Stationen sind Mahndorf, Adersleben, Hoym und Ermsleben. Dabei habe ich mit den Maschinen einen Gebirgszug zu überschreiten, was ungefähr Hannibals Übergang über die Alpen entsprechen wird, nur daß auf der andern Seite der Berge keine Orangen blühen, sondern jenseits wie diesseits nur Rüben wachsen.

17.

Mahndorf, den 7. November 1869.

Die Sache gestaltet sich zu einem russischen Feldzug, ohne die Aufregung und die Romantik eines wilden Landes, aber auch ohne den Rückzug einer geschlagenen Armee. Schnee hatten wir zwar noch wenig; nur der Kopf des Brocken und der umliegenden Höhen sieht seit zehn Tagen mit weißer Bedenklichkeit auf unser Treiben herab. Aber Regen und Sturm gab's die Menge, die Felder quatschen und die Feldwege sind ein Brei, in welchem Pferd und Menschen stecken bleiben und meine Maschinen schwer und lebenssatt fortkeuchen, tiefe Gräben anstatt der Geleise zurücklassen. Mit den Schwierigkeiten wächst mir aber zum Glück noch immer der Eigensinn. Es macht mir neuerdings Spaß, das allseitig für unmöglich Gehaltene durchzusetzen, bis entweder ich oder die Natur Sieger bleibt. Lange werden wir es nicht mehr treiben. Schließlich bin ich doch die Maus und der nahende Winter die Katze, die mit mir spielt.

18.

Hoym, den 29. November 1869.

Mein Winterfeldzug wird täglich winterlicher und der Dampfpflug keucht noch immer qualvoll, aber tapfer durch den müden Boden, „die Mißgeburt aus Dreck und Feuer“, wie man ihn nach einem Zuge von Wegeleben hierher besser nennen könnte als den „Triumph des menschlichen Geistes“, wie er bei Festessen genannt zu werden pflegt. Zum Glück ist der letzte Umzug überstanden; eine Aufgabe, welche die Knochen und Muskeln von Menschen und Maschinen bis zum äußersten spannte. Schon das vorige Mal war es nicht viel besser, als wir von Kloster Adersleben abzogen und auf grundlosen Feldwegen über einen an der Bode entlang laufenden Höhenzug hindampften. Trotzdem ging alles ordentlich, bis vor einem Dorfe, Hedersleben, wo sich der Weg eine kurze, steile Steige hinab gegen das Flußufer senkt, und eine Maschine bis an die Achsen einsank. Das ganze Dorf natürlich war auf den Beinen; es dauerte drei Stunden und kostete einen Verwundeten, bis wir aus diesem Pfuhl wieder heraus waren. Man bleibt auch in der schlimmsten Lage des Lebens nie ganz stecken. Freilich wenn man dann heraus ist und in stockfinsterer Nacht mit den keuchenden, kaum mehr steuerbaren Maschinen, pudelnaß und todmüde, ein kleines unbekanntes Dorf erreicht, in dessen einziger Herberge die Frau soeben niederkommt, und ihr Mann drei Kinderbettchen für sechs Leute anzubieten hat, so ist eine beruhigende Dosis von Philosophie zu empfehlen.

In Hoym, wo wenigstens eine erträgliche Kneipe winkte, wird in nächster Woche der Feldzug zu Ende gehen.

Ich hoffe, er wird nachwirken. Für das kommende Jahr ist in dieser Gegend und wohl auch in weiteren Kreisen Arbeit in reicher Menge zu erwarten. Das Eis ist gebrochen.

19.

Pest, den 14. Januar 1870.

In Ungarn wird es ernst. Gestern kam ich von Mohacz, wo Prinz Eugen seine Türkenschlacht gewonnen hat. Südlich davon, in der Ecke zwischen der Drau und der Donau, hat der Erzherzog Albrecht seine schönsten Besitzungen, auf denen es erstaunlich zivilisiert hergeht. Auch sind die Slowaken und die Kroaten ein offenbar gutmütiger Schlag von Menschenfressern, wenn auch etwas schmutzig.

Das Land ist flach und öde um diese Jahreszeit, das ist keine Frage. Die Wege sind bodenlos, und um die Lenausche Pußtapoesie zu verstehen, ist's schon notwendig, die Sache aus der Entfernung zu betrachten, z. B. von Weinsberg aus. Aber Fünfkirchen liegt hübsch zwischen hohen, roten, wenn auch kahlen Weinbergen. Pest und Ofen sind dagegen wundervoll gelegen. Die Aussicht auf Stadt und Land vom Blocksberg (auf Ofener Seite) ist großartig: nach Süden die unendliche, donaudurchflutete Ebene, nach Norden und Osten — dort die romantische Festung, hier die reiche, lebendige Stadt, und in der Ferne Hügel und Berge in bunter Mannigfaltigkeit! Es hat einige Ähnlichkeit mit Prag, macht aber ein sonnigeres, freundlicheres Gesicht. Man könnte glauben, dort eine goldene Vergangenheit, hier eine goldene Zukunft zu sehen.

20.

Leeds, den 30. Januar 1870.

Es steht mir ein Temperaturwechsel bevor, der nicht nach jedermanns Geschmack wäre. Aber ich glaube, ich habe nicht bloß das Herz, sondern auch die Federn eines Wandervogels. Das sollte auch Euch beruhigen.

Wir haben in der letzten Zeit wieder mehrere Dampfpflüge nach den westindischen Inseln geschickt, wo schon eine beträchtliche Anzahl in Tätigkeit ist. Die dortigen Pflanzer sind im allgemeinen zufrieden und behaupten, daß nichts fehle als ein gründliches Studium ihrer eigentümlichen Bedürfnisse und der Bau entsprechender Geräte, um uns einen seit Ägypten nicht dagewesenen Markt zu öffnen. Ich soll nun an Ort und Stelle von den Leuten lernen, was sie brauchen, oder da und dort sie lehren, wie das Vorhandene zu gebrauchen ist. Ihr könnt Euch denken, es kostete wenig Überredung, mich zu dieser Missions- und Vergnügungsreise zu bewegen. Trinidad, die südlichste der Antillen, mein Hauptziel, sollte ich anfangs März erreichen. Aus Schnee und Schmutz, aus Rauch und Nebel in einen Tropenfrühling! Könnt Ihr mir Besseres wünschen?

21.

Port of Spain, Trinidad, den 10. März 1870.

Wie wir St. Thomas erreichten und die kühle atlantische Schiffsgesellschaft sich trennte, wie ich an den träumerischen Antillen, diesen grünen Perlen der azurnen See, drei Tage lang selbst halb im Traume hinunterfuhr[1], und

[1] Ein Blick im Vorüberfahren auf das dänische St. Kitts, eine der Nördlichsten der Antillen, findet sich auf Bild 3. Das Bild gibt die Form fast all dieser Inseln in den einfachsten Linien: ein aus

hier ans Land stieg, ohne aufzuwachen, wie ich seit zwei Tagen geduldig auf das kleine Lokalboot warte, das mich noch tiefer in die Tropenwelt versenken soll: von alldem vielleicht ein andermal. Übermorgen hat das Lotosblumenleben so wie so ein Ende. Laßt es mich heute noch einmal genießen!

Ich habe einen Tag hinter mir, der mir heiß durch die Seele zieht. Die Stille, die über den Straßen von Port of Spain liegt, — westindische Städte sind still wie das Grab, sobald die Sonne untergegangen, und still wie ein Schlafzimmer, solange sie am Himmel steht; — und die tiefe Ruhe in der weiten Veranda des Gasthofs läßt mir Muße, das Erlebte nochmals durchzuleben.

Aber ich muß fast verzweifeln. Wie soll ich die Mannigfaltigkeit in Worte fassen, welche die Natur in ihrer schweigenden Pracht heute vor mir aufgebaut, wie die Blumen und Bäume, Gräser und Stauden bezeichnen, die im großen Rahmen hundert kleine Bilder malen, immer eines lieblicher als das andere? Es straft sich stets, wenn man „nichts Rechtes" gelernt hat! Hätte ich seinerzeit in den Vorlesungen über Botanik, die mir ein ahnendes Geschick in den Weg legte, weniger geometrische Figuren auf verstohlene Blättchen gezeichnet, anstatt Griffel zu zählen und mir Namen zu merken, so wüßte ich mich vielleicht heute anständiger aus den Schlingen von Lianen und den Bergen von Blumen zu ziehen, in denen ich samt meiner Feder untergehe.

Doch sehe ich einen rettenden Strohhalm! Es war ein-

---

dem Meer aufsteigendes vulkanisches Gebirg, bis zum Gipfel begraben unter dem wilden Pflanzenleben der Tropen, den Fuß geschmückt mit sonnigen Städtchen und grünlich schimmernden Zuckerpflanzungen.

mal ein deutscher Botaniker namens Krüger in Trinidad, der mit warmer Liebe seiner Wissenschaft nachgegangen sein muß und von dessen unbegreiflichem Eifer, wie von seinen Ausflügen und seinem Aussehen nach denselben, die Westindier heute noch mit kopfschüttelndem Staunen sprechen. Eine seiner Skizzen von der Flora der Insel befindet sich in einem geologischen Buch, das ich so glücklich war, heute früh zu erwerben, das einzige käufliche Exemplar, wie mir der Buchhändler versichert, der es wissen muß; denn auch er ist der einzige Buchhändler dieser glücklichen Insel. Der einleitende Aufsatz liegt vor mir! Man fühlt den deutschen Atem in den englischen Worten, die Wärme der Begeisterung, die Liebe für die Natur, die germanische Gründlichkeit unseres Landsmanns. Die letztere hilft mir nichts. Aber in dem allgemeinen Bilde, das Krüger mit wühlender Begeisterung entwirft, ist wenigstens einiges, das wir brauchen können.

„Waldgewächse", sagt er, „nehmen den hervorragendsten Platz in unserer Pflanzenwelt ein. Ihr Gesamtbild baut sich aus einer großen Anzahl von Familien auf. Unter denselben erwähnen wir nur (er sagt buchstäblich «nur» in seiner Wahrheitsliebe): Palmen und Lauraceen, Rubiaceen und Apocynaceen, Verbenaceen und Cordiaceen, Myrsinaceen und Sapotaceen; ferner Ebenaceen, Myristiaceen und Anonaceen, Capparidaceen, Malvaceen und Sterculiaceen mit Tiliaceen, Ternströmiaceen und Clusiaceen, Meliaceen und Cedrelaceen, Malpighiaceen und Sapindaceen, Euphorbiaceen und Burseraceen, Simarubaceen und Diosmeen, Melastomaceen und Myrtaceen, Chrysobalanaceen und endlich, wohl die reichste Familie, Leguminosen oder Fabaceen, einschließlich von Swartzien und Mimosen."

Punktum. Meine Bewunderung für den deutschen Genius ist jeder Steigerung fähig; aber ich bin dennoch nahezu froh, daß ich „nichts Rechtes“ gelernt habe. —

Port of Spain ist eine der lieblichsten Städte Westindiens. Am Rande einer großen, grünen, vom Meere bespülten Ebene, auf welcher, weiter nach Norden, Haine von Palmen, Tamarinden und Feigenbäumen mit Zuckerfeldern wechseln, hat es den spiegelnden Golf von Paria vor sich. Hinter der Stadt, nur getrennt durch eine parkartig angelegte Savanne, steigen die steilen, dichtbewaldeten Berge der großen nördlichen Gebirgskette der Insel empor, die in kecken, mächtigen Formen, durch tiefe Täler zerschnitten, von Westen nach Osten die ganze Insel durchstreicht und deren Fortsetzung über die „Bocas“ hinüber in den Granitbergen von Venezuela am glänzenden Horizonte erscheint. Eine Talschlucht, in duftige, blaugrüne Schatten gehüllt, öffnet sich gerade dem Meere zu, verführerisch trotz der Hitze und der wohlgemeinten Warnung der Eingeborenen. Einen Schleier über dem Hut, einen Stock in der Hand bin ich auf dem Wege, der lockenden Wunderwelt entgegen.

Die Stadt mit ihren geraden, stillbewegten Straßen, mit ihren Fächerpalmen und Kaktussen, Bananenstauden und Orangenbäumen, in welcher die Menschen wie Pflanzen zu leben scheinen und die Pflanzen wie Menschen, die breite, sonnige Savanne, an deren Rand hübsche Landhäuser und Gärten voll bunter, lieblicher Blumen, voll wunderlich barocker Gewächse stehen, liegt hinter mir. Ich befinde mich am Eingang des Gebirgstales, aus dessen schattiger Tiefe sich das trockene Bett eines Waldbachs hervorwindet, von hohen Bambusstauden beschattet. Hier am Fuße und unteren Hang des Berges, der steil aus der Ebene auf-

schießt, befindet sich ein von der Regierung unterhaltener botanischer Garten. Seine Lage ist einzig in seiner Art. Der natürliche Geschmack, womit Krüger ihn angelegt hat, der Reichtum der Pflanzen, die sich nirgends drängen, die Schönheit der landschaftlichen Umgebung, die ganze Natur, die sich wie die höchste Kunst entfaltet, und das bißchen Kunst, das so ganz wie Natur dreinschaut, sah ich nirgends so wie hier. Wenige botanische Gärten haben aber auch ein Glashaus aus dem blauen, natürlichen Kristall des Himmels über ihre ganze Fläche gespannt!

Und nun die Pflanzen! Am Eingang ein Wald von Bambusstauden, deren graziöse Stengel wie Raketenbüschel gen Himmel schießen, von dem zarten, lispelnden Blätterschmuck wie von einem Flor umhüllt. Dort eine breite Wiese mit mütterlichen Zedern, die ihre flachen, weiten Kronen schützend über das schattensuchende Gras ausbreiten. Hier eine Samane, der Riesenbaum Südamerikas, auf dessen gewaltigen Ästen die tolle Vegetation der Parasiten ihr koboldartiges Wesen treibt. Palmen überall und von jeder Gattung: die stattliche, gerade Krautpalme, der Liebling Trinidads, mit weißem, glattem, unten pedantisch ausgebauchtem Stamm, aufgeschossen wie ein Pfeil, mit grünem, hohem Krautstengel auf dem Wipfel, woraus sich schirmartig die prächtige Blätterkrone entfaltet; die zierliche Kokospalme, mit leichtgebogenem, dünnem Stamm, die Blätter sternförmig ausgebreitet und fast immer etwas gebeugt unter der Last ihrer schweren Früchte; die Gru-gru, mit haarigem Stamm, kurz, steif und gerade, dicker oben als unten, wie ein alter Korporal, während die Dattelpalme sich fast immer nachlässig auf die Seite neigt; die wilden Kokoretten, mit kurzem, aus Blätterresten geformtem Stamm, die hohen

Blätter selbst steif nach oben schießend, während von ihren Rippen die langen Fransen feierlich nach unten hängen; die himmelhohe Bergpalme, welche einsam aus ihrer schwindelnden Höhe auf die andern herabblickt; dann die Fächerpalmen und die ganze Reihe palmartiger Gewächse, die nicht, wie die erwähnten, auf der Insel heimisch sind, sondern aus Indien und China, aus Madagaskar und Borneo stammend sich behaglich in einer neuen Heimat ausbreiten.

Sollen wir weiter gehen in unserer trockenen Aufzählung? Ich denke, es ist genug und es wird Mittag.

Die Sonne steht senkrecht über der fast schlummernden Welt, die sie bis ins Innerste durchglüht. Eine feierliche, steife Pracht, phantastisch und würdevoll, wie der Hofstaat eines Märchensultans, reich, starr, grotesk und — sprech' ich es aus, — fatalistisch. Ein Paradies voll unheimlicher, unbegreiflicher Schönheit, das nicht von und nicht für den Menschen geschaffen scheint, das für sich blüht und verwest und die Herrschaft keines Sterblichen duldet.

Ich verlasse den Garten durch eine Hinterpforte, die auf ein breites, reinliches Landsträßchen führt. Dasselbe windet sich, der Talsohle entlang, an der Seite des oft im Gebüsch verschwindenden Flüßchens, kühl und schattig in die Berge hinein. Die Villa des Gouverneurs der Insel und ein kleines Dörfchen von Negerhütten liegt am Eingang des Tales und bald hinter mir. Die liebliche, wilde Einsamkeit verführt mich weiter und weiter in die grüne Tiefe des Gebirgs.

Jetzt spaltet sich das Tal. Der offenbar größere und weitere Gebirgseinschnitt führt rechts nach Nordost; aus der links abzweigenden Schlucht bricht ein kräftiger Bach hervor, welcher in einem künstlichen Becken aufgestaut wird, von dem eiserne Röhren in der Richtung der Stadt abgehen.



Gez. März 1870. Bild 4, siehe Seite 37.

Die Bokkers. Trinidad-Westindien.



Gez. März 1870. Bild 5, siehe Seite 37.

Zuckerpflanzung Korinth-Trinidad.

Ein verfaulter Wegweiser deutet in die Tiefe der Schlucht, mit den halb verwischten Worten: Fons Amandes. Der Blick scheint bis auf den Grund des kurzen Tals zu dringen, das mit einer hohen Bergwand abschließt. Ihr Gipfel, von scheinbar spärlichem Gebüsch bedeckt, verspricht eine weite Fernsicht und ein rascher Entschluß macht diesen Punkt zum Ziel meiner Wanderung.

Der Weg, der alsbald zum Saumpfade wird, führt durch hübsche, schattige Kakaopflanzungen, an denen Trinidad reich ist und die nächst dem Zucker seinen Hauptausfuhrartikel bilden. Die Bäume, welche eine Höhe von vier bis sieben Meter erreichen, mit tiefgrünem, großblätterigem Laub bedeckt, sind an Berghängen hinauf, oder auch in der Sohle der Täler, etwa acht Schritte voneinander gepflanzt. Alle dreißig Meter nach jeder Richtung hin steht einer der gegewaltigen Boisimmortelbäume, um seinerseits die Kakaopflanzung zu beschatten, in deren Tiefe kaum da und dort ein Strahl der Sonne dringt. Die Frucht, von der Größe und Form einer Gurke, entweder tiefrot oder gelb, je nach der Gattung, hängt am Zweig oder Stamm, in eigentümlicher Weise aus der Rinde des Baumes hervorbrechend. Aufgeschnitten enthält die Kapsel eine dicke, milchige, süßlich schmeckende Masse, in der die blauroten Kerne eingebettet sind.

In der Mitte dieser schattigen Haine steht die Wohnung des Pflanzers und das sogenannte Curinghouse, in welchem die Früchte für den Markt zubereitet werden. Die Kapseln werden geöffnet, die Kerne nebst der sie dicht umgebenden milchigen Masse auf Haufen geworfen und mit Tüchern bedeckt. Fünf bis sieben Tage lang sind sie dann sich selbst überlassen und während der eintretenden Gärung dringt

aus ihnen ein Öl hervor, dessen Ausscheidung der Hauptzweck des Verfahrens ist. Hierauf werden die Kerne in der Sonne getrocknet und sortiert, worauf sie in Säcke gepackt und nach der „Stadt“ gesandt werden.

Doch ich befinde mich nicht auf einem industriellen Spaziergang und hätte mich fast verirrt. Die letzte Kakaopflanzung liegt hinter mir. Der Pfad ist nur noch fußbreit, das Tal häufig nicht weiter als der kleine Bach kristallhellen Wassers, der über riesige Quarzblöcke stürzt oder sich um gewaltige Bambusstauden und durch das Gewinde undurchdringlicher Lianen stiehlt. Tiefe Stille ringsum; Blumen, phantastisch geformt und bunt wie Schmetterlinge; Schmetterlinge, groß und träumerisch wie Blumen. Die Pracht und Mannigfaltigkeit der Pflanzenwelt, die sich im Sonnenlicht an der Bergwand hinaufringt, wechselt mit dem tiefen träumerischen Dunkel am schattigen Felsenufer des Baches, in dessen grünem Kristall sich eine einzige große, weiße Kalla spiegelt.

Kleine Bananenpflanzungen, kaum zu unterscheiden vom wilden Urwald, der sie trennt, werden seltener. Die Negerhäuschen, an denen in weiten Zwischenräumen der Pfad vorbeiführt, liegen still und verlassen. Nur wenn man aufmerksam und rasch sich einer der Hütten nähert, hört man Kinderstimmen und sieht wohl auch ein schwarzes Trüpplein kleiner Eingeborener in eiligster Flucht vor dem gefährlichen Eindringling, oder bemerkt zurückblickend, wie sich die Spalte einer Türe öffnet und ein pechschwarzer Kinderkopf herauslugt, um sich zu versichern, daß die Gefahr vorüber ist.

Ich bin über zwei Stunden gegangen, ehe der stets sich weiter nach hinten ziehende Grund des Tals erreicht ist.

Jetzt endlich führt der Pfad auf der Kante eines vorspringenden Hügels nach oben. Von Baum zu Baum kletternd geht es die steile Wand empor. Es ist eine harte Arbeit. Der Unterschied, unter dem zehnten oder unter dem vierzigsten Grad einen Berg zu ersteigen, fängt an, sich fühlbar zu machen.

Aber der ferne Spiegel des Golfs taucht jetzt in der Talspalte auf. Wo immer das dichte Laubwerk einen Durchblick gestattet, bietet sich ein entzückendes Bildchen. Der Waldbach an meiner Seite ist längst verschwunden. Die Bergkante über mir erscheint näher und näher. Die letzte kleine Bananenpflanzung ist passiert. Der Weg, der kaum mehr sichtbar war, verliert sich vollständig. Noch hundert Schritte und ich bin am Ziel.

Hundert Schritte! Ich werfe mich auf das Gestrüpp, das wie eine Mauer vor mir steht. Ich steige auf Zweige oder Wurzeln, was immer sie sein mögen, und stürze, mit meinem Körper durch die Schlingen brechend, auf eine neue Wand. Ich krieche auf dem Bauch wie eine Schlange, unter Nesseln, Dornen und Lianen, die zäh sind wie Hanfstricke. Es kommt soweit, daß ich gelegentlich nicht im stande bin, mit den Füßen den Boden zu berühren, förmlich in der Luft gehalten von dem undurchdringlichen Gewirr. Ein Kampf von dreißig Minuten bringt mich kaum dreißig Schritte vorwärts und die Gasse, die mein Körper gebrochen, scheint sich wie in Zaubermärchen hinter mir zu schließen. Die Geschichte vom Dornröschen wird mir fürchterlich klar. Zweimal stehe ich keuchend stille und überlege mir die Möglichkeit, den Kampf aufzugeben. Das dritte Mal war es ernst. Ich lag hülf- und atemlos, unzerreißbare Schlingen um Arme und Beine, um Hals und Leib, — nicht am Boden,

— aber doch soweit, als mich das Netz fallen ließ. Der Urwald hatte den Sieg errungen. Der Gipfel blieb unerstiegen.

Als ich mich wieder aus dem Dickicht herausgeschlagen hatte, lag die Landschaft in ihrer ganzen wilden Schönheit vor mir.[1] Fern, glatt wie ein Spiegel, glänzte die Fläche des Golfs zwischen den hohen, waldigen Bergen der Schlucht. Die grüne Ebene, auf der, kaum sichtbar zwischen den Hainen von Palmen und dunklen Sykomoren, die Häuschen von Port of Spain zu entdecken sind, breitet sich lieblich zwischen dem Meer und den Waldbildern des Mittelgrundes aus, in welchem die Vorhügel des Gebirgs sich mannigfaltig übereinanderlegen und allmählich zu den mächtigen Berghalden meiner Schlucht entwickeln. Alles bis zum Vorgrund, wo sich wilde Bananen mit glühendroten Blumen verwickeln, ist bedeckt, begraben in Palmen und Feigen, Tamarinden und Bambus und hundert andern Bäumen und Büschen, voll des stillen Lebens der ewig schaffenden Natur, unbeirrt, scheinbar unberührt von der Hand des Menschen!

Es war übrigens so übel nicht, daß es Dämmerung war, als ich Port of Spain wieder erreichte, und daß die dünne Sichel des Monds nur noch einen verschämten Blick auf meinen Anzug warf, ehe sie hinter dem blassen Streifen der Kordilleren von Venezuela verschwand. Die „ewig schaffende Natur“ war etwas hart mit mir umgegangen, dort oben auf der dunkeln Kante des Gebirgs.

22.

San Fernando, den 5. April 1870.

Nur wenige Worte! Denn abgesehen davon, daß die liebliche Beschäftigung mit Dampfpflügen unter den fürchter-

[1] Siehe Bild 9.

lichen Bodenverhältnissen, an die sie sich hier zu gewöhnen haben[1], keine Zeit für beschauliche Betrachtungen läßt, ist man unter dem zehnten Breitegrad mittags zu faul und abends zu müde zum Schreiben. Auch wird es mit jedem Tage wärmer und die trockene Jahreszeit, die von Rechts wegen bis Mai und Juni anhalten sollte, bringt manchmal schon ein paar unerwartete Regenschauer. Übrigens ist Naparima einer der gesündesten Bezirke der Insel. Ich bin im Hause des Direktors der westindischen Kolonialgesellschaft, Mr. Bernard, vortrefflich aufgehoben und habe indessen mit den hartköpfigen Negern ein gutes Stück halb urwäldlichen Bodens bewältigt, der in Europa einfach für unpflügbar erklärt würde. Morgen wird ein weiterer Satz Pflüge in Tätigkeit gesetzt werden.

Dann werde ich vermutlich rascher wieder der Heimat zusegeln, als ursprünglich geplant war. Mit meiner geschäftlichen Ausbeute kann ich zufrieden sein. Kolibris bringe ich zwar keine mit; denn die zarten Vögelchen halten die Seekrankheit nicht aus. Selbst der Alligator, den Dr. Fraas bestellt hat, will sich nicht fangen lassen. Einen kleinen, einen Meter langen Burschen hab ich zwar vor acht Tagen erwischt und ihn mit vieler Ausdauer abgehäutet. Aber zwei Tage nachher fand sich, daß ein Hund das Skelett

[1] Auf Bild 5 übersieht man einen Teil der Zuckerplantage „Korinth“ in der Nähe von San Fernando, auf welcher die Dampfpflüge zunächst in Tätigkeit gesetzt wurden. Nicht bloß Wasserwagen, selbst die Ackergeräte waren in beständiger Gefahr, auf den Bergabhängen umzustürzen, deren schwerer fruchtbarer Boden jedoch jede Mühe der Bearbeitung lohnte.

Bild 4 zeigt von einer andern Plantage derselben Gesellschaft (Mon Repos) die „Boccas“ zwischen Trinidad und der südamerikanischen Küste, jene Meerengen, bei denen der Golfstrom seinen Anfang nimmt.

des Rumpfs und ein Aasgeier die Haut gestohlen hatte, so daß mir nichts übrig bleibt als ein übel zugerichteter Schädel. Dagegen wird mich ein grüner Papagei begleiten, dessen philologische Begabung und ernstes, würdiges Betragen ihn zur Auswanderung nach Württemberg in hervorragender Weise empfiehlt.

23.

An Bord der Schannon, zwischen St. Thomas und Plymouth, im Mai 1870.

Mein Ausflug nach Westindien nahm seinen Verlauf wie eine Eisenbahnfahrt von Stuttgart nach Ludwigsburg und war ungefähr ebensoreich an Abenteuern. Geschäftlich war er von wirklichem Nutzen. Ich kehre mit Plänen für neue Geräte zurück, wie wir sie nie in Europa, ferne vom eigentlichen Schlachtfelde, auszuklügeln im stande gewesen wären. Die landwirtschaftlichen Verhältnisse sind in jenen Ländern so ganz anders als bei uns, und die Beschreibungen oder Vorschläge unserer dortigen Freunde, der Pflanzer sowohl als der Arbeiter und Mechaniker, meistens entsetzlich verworren und unbestimmt. Dabei ist das Bedürfnis nach Maschinen zur Bodenbearbeitung so groß, daß in den letzten fünf Jahren über fünfzig Apparate nach den westindischen Inseln gegangen sind, trotzdem infolge des Mangels wirklich geeigneter Geräte nur die wenigsten in nutzbringender Tätigkeit gehalten werden konnten. Das Feld, das sich uns dort öffnet, ist in der Tat groß. Leider sind es auch die Schwierigkeiten.

Von den kleinen Antillen zwischen St. Thomas und Trinidad habe ich nicht viel mehr gesehen als ihre wunderliebliche Außenseite, sogar meist nur vom Schiff aus, beim

Vorübersegeln. Dagegen lernte ich Trinidad, die lieblichste von allen, gründlich kennen. Schade, daß Raum und Zeit nicht gestatten wollen, Euch von meinen Hauptausflügen zu erzählen: im Norden der Insel nach der Marakaibobucht, durch eine urwaldbedeckte Gebirgslandschaft, im Süden nach dem weltberühmten Asphaltsee, und in der Mitte der Insel nach den harmlosen Schlammvulkanen, die in tiefer Waldeinsamkeit ihr koboldartiges Wesen treiben. Aber ich müßte Bücher schreiben, statt Briefe, wollte ich Euch all die Blumen mitbringen, die an meinem Wege wachsen, und das gäbe vermutlich doch nichts weiter als ein Herbarium, ohne Duft und Farbe. Ja, wenn man die zu Papier bringen könnte!

Die Rückfahrt war meine erste Seereise, während welcher ich jemand etwas arbeiten sah. Nämlich mich, indem ich einen längeren Aufsatz über Zuckerfabrikation in Trinidad und über unser künftiges Vorgehen in Westindien ausarbeitete. Ich verlor nichts dabei. Der Eindruck, den nach einigen Tagen eine große Schiffsgesellschaft macht, ist meist possierlich traurig. Hundertundfünfzig Leute, die rein nichts zu tun haben als höflich zu sein, die aus diesem Grunde selten aus dem Gebiet der Gemeinplätze heraustreten, müssen schließlich zwecklos dumm und namenlos faul erscheinen. Ein Papageikäfig ist hübsch und ein Affenkasten hat Humor; „jedoch der Schrecklichste der Schrecken — das ist der Mensch!"

Punktum! — Soeben sagt mir ein Steward, daß alles an Deck auf den Zehenspitzen stehe. Es ist echt englisches Wetter, naßkalt und stürmisch, und Plymouth sei deutlich durch den Nebel zu sehen. Hipp, hipp, hurra!

24.

Wieselburg, den 19. Juni 1870.

Ein paar Wochen in London und Leeds zerrannen wie ebensoviele Tage. Kaum fand ich Zeit, die Ausbeute meiner westindischen Reise soweit zu ordnen, daß ihre Früchte nicht ganz verloren gehen können. In England hatte sich mittlerweile soviel angehäuft, das neue Arbeit versprach und erforderte, daß an eine Ruhepause nicht zu denken war. Wozu auch? Wechsel ist die beste Ruhe, und die Freude, mitten im Strom zu schwimmen, habe ich obendrein. Allerdings nicht ganz umsonst.

Zunächst soll es in Österreich ernst werden. Es handelt sich darum, auf einer der Hauptbesitzungen des Erzherzogs Albrecht, in Ungarisch-Altenburg, den Magyaren einen Dampfpflug vorzustellen. Ihr macht Euch schwerlich eine Vorstellung, was diese drei Silben „ein Dampfpflug" in verpacktem Zustand bedeuten. Kessel, Räder, Kisten und Kasten und eine Menge lose Eisenteile, die sich in keine Kisten packen lassen wollen, so daß alles, sorgfältig aufgezeichnet, ein Büchlein von zwanzig Seiten füllt, das ich nahezu auswendig wissen muß, wenn nicht aus der Entwirrung des Ganzen ein Chaos entstehen soll.

Als ich in Wien ankam, war das erste Drittel einer derartigen Sendung gerade im Begriff, in einer falschen Richtung weitergeschickt zu werden. Der Rest — nicht weniger als zweiundfünfzig Stücke — traf so verzettelt ein, daß ich eine volle Woche damit zubringen mußte, sie glücklich von der Nordbahn nach dem Raaber Bahnhof überzuführen, was mich täglich drei Viertelstunden kostete, also $23^1/_4$ Stunden zum eigenen Gebrauch übrig ließ.

Dabei hätte ich die schöne Kaiserstadt gründlich studieren

können und hab's auch teilweise getan. Trotzdem bleibt mir aus diesen Tagen keine sonderlich erquickliche Erinnerung zurück. Eine Woche allein in Wald und Feld lasse ich mir jederzeit gefallen. Das „Schling nochmals deine Bogen um mich, du grünes Zelt" findet trotz Dampf und Eisen in mir einen wehmütigen Widerhall, so oft es, wenn auch aus weiter Ferne, mein Ohr trifft. Die Einsamkeit der großen Stadt ist mir diesmal eine förmliche schlecht bestandene Prüfung geworden.

Ich machte Besuche in Ministerien, bei erzherzoglichen Verwaltungsbehörden, bei dem Präsidenten der „Kaiserlich Königlichen ersten privilegierten Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft" (eine Bezeichnung, auf die Österreich stolz ist), bei alten und neuen Bekannten. Meinen Jugendfreund L., der ein Töchterinstitut leitet, fand ich wie einen Pascha in seinem Harem, mitten unter einem Dutzend sehr erwachsener junger Damen. Ich war froh, als ich mich nach einer halben Stunde ununterbrochenen mädchenhaften Errötens meinerseits gerettet sah. Allzuviel des Schönen ist mir nicht zuträglich. Ein Glas Dreherſches Bier mußte mir wieder auf die Beine helfen.

Interessant waren mir die Wiener Zeitungen. Der hoffnungslose Ton sämtlicher Hauptblätter, die Ratlosigkeit, wie das erschütterte Reich zusammenzuhalten sei: davon machte ich mir keinen Begriff. Ohne äußeren Stoß wird natürlich der alte, ehrwürdige Koloß nicht zu Boden stürzen. 1918! Das Trägheitsmoment der einzelnen Massen hält das Gebäude aufrecht. Aber nur ein kleiner Sturm, glauben manche, ist nötig, um das Verhängnis herbeizuführen. Man sieht's, man fühlt's, man kann es greifen. Vielleicht ist's auch nicht so gefährlich, als es aussieht. Österreich hat von

jeher in seinem Phlegma die Kräfte einer unglaublichen Zähigkeit gefunden.

Hier in Wieselburg, der Bahnstation von Ungarisch-Altenburg, wo sich die landwirtschaftliche Hochschule des Königreichs befindet, bin ich jetzt auf den Gütern des Erzherzogs Albrecht schon halb zu Haus. Der Dampfpflug kann seine Vorstellung beginnen. Zuschauer werden sich voraussichtlich nur spärlich einstellen. Denn wenn die Ungarn kommen (sagten mir landeskundige Herren), kommen die Österreicher nicht, und umgekehrt. Das nennt man: «Viribus unitis!» hierzulande.

25.

Wieselburg, den 4. Juli 1870.

Die Ausstellung war, was ich erwartete. Wir pflügten vier Tage lang vor einem gewählten, aber etwas mageren Publikum, das uns mit kopfschüttelndem Staunen lohnte. Der Erzherzog selbst kam nicht.

Dagegen erschien Fowler unerwartet auf der Rückkehr aus Ägypten und hatte mir hochwichtige Dinge zu erzählen. Der Vizekönig will für die nächste Saatzeit 100000 Hektar Land gepflügt haben. Er würde die nötigen Maschinen bezahlen, wenn wir gegen einen bestimmten Preis die Arbeit machten. Es handelt sich dabei um Millionen, worüber sich die Verhandlungen zunächst zerschlugen. Nach den neuesten Telegrammen scheint das Unternehmen trotzdem zustande zu kommen. Fowler möchte mir die Leitung übergeben, eine Aufgabe, deren Größe mich gewaltig anzieht. Auch würde sie meinen Plan, ein Drahtseil in die Nilkatarakte zu legen, der Ausführung näher bringen. Es wird mir dabei so warm, als stünde die Sonne von Syene schon über meinem Kopf.

26.

Oxford, den 16. Juli 1870.

Der Altenburger Pflug zieht in regelrechter Arbeit seine Furchen durch den ungarischen Boden. Ich konnte ihn mit einem frohen: «Vivat sequens!» verlassen. Auf meiner Rückreise erregten zu Hohenheim meine Vorschläge das erwartete ungeteilte Entsetzen. Der Gedanke, auch der schwäbischen Erde die Wohltaten der Dampfkultur näher zu bringen, wurde mit einer gewissen freudigen Ergebung, wie ein totgeborenes illegitimes Würmchen, alsbald verscharrt. Dafür sah ich meinen alten Freund aus der Berger Zeit, Groß, der hochinteressante Kinderspielwaren in der Form von Pflugmodellen baut, damit eine wachsende Familie ernährt und nicht begreift, wie einer ein Leben, wie das meinige, überlebt. Auch meine liebe Base A. war mit den Hohenheimer Verhandlungen unzufrieden; da sie mich bei Gelegenheit der Dampfpflügerei in Schwaben verheiraten möchte. Mein Schutzengel, der bei Lebzeiten ein alter Junggeselle gewesen sein muß, hat doch höllisch aufzupassen. Aber er hat Charakter und — Erfolg.

In Brüssel erfuhr ich von de Mesnil, daß demnächst die Verträge unterzeichnet werden sollen, wodurch die belgische Touagegesellschaft sich mit einer deutschen Zentralgesellschaft verschmilzt, deren Hauptsitz in Köln sein wird.

Von London konnte ich ohne Aufenthalt nach Oxford gehen, wo die diesjährige Ausstellung der englischen Landwirtschaftsgesellschaft abgehalten wird, um zu sehen, was sie uns Neues bringt. Oxford ist die eigentümlichste und in ihrer Art schönste Stadt Englands. Die Verhältnisse der berühmten Universität, grundverschieden von denen einer deutschen Hochschule, haben sie mit einer Reihe von

Palästen geschmückt, welche halb Klöstern, halb Burgen gleichen und von prächtigen Gärten und Parken umgeben sind. In ihrer Nähe finden weder Industrie noch Handel eine Stätte. Sämtliche Aussteller sind entrüstet über die matte, entnervende Luft, die ihnen aus jedem der klösterlichen Winkel entgegenweht. Allerdings sind zur Zeit Ferien. Es wäre sonst doch wohl etwas lebendiger.

Nachschrift. Wie ein Blitzstrahl trifft uns soeben die Nachricht, die ganz Europa durchzittert und vor der alle andern Interessen in nichts verschwinden. Die Abendzeitungen sind voll Entrüstung gegen Frankreich, dem man die Schuld am Ausbruch des Kriegs beimißt. An eine Beteiligung Englands denkt jedoch niemand, selbst wenn Belgien angegriffen würde. Alles ist voll fieberischer Erwartung. Man fühlt in solchen Zeiten, wie selbst menschliche Entschlüsse und Handlungen in der Hand einer zermalmenden Notwendigkeit ruhen, die kein einzelner zu meistern, kaum annähernd voraus zu berechnen vermag. „Scharf und kurz", ist alles, was man hier von den nächsten Wochen erhofft.

27.

Leeds, den 6. August 1870.

Eure letzten Briefe waren acht Tage unterwegs. Wäre es möglich, daß alles an der Grenze aufgehalten wird, um etwaige Kriegsnachrichten ablagern zu lassen? Es wäre so unklug nicht.

Daß Ihr meinem vorwitzigen Brüderchen trotz seiner Jugend nichts in den Weg gelegt habt, als Freiwilliger mit zu ziehen, ist schön und gut. Will's Gott, so ist sein guter Wille und eine Anzahl erschöpfender Märsche alles, was das Vaterland von ihm verlangt. Ich wollte nur, ich könnte

Euch etwas von dem Stoizismus geben, der mir auf dem Meer und in der Wüste, im rauchigen Leeds und in den sonnigen Tropen allmählich angewachsen ist. Die Zeiten mögen kommen, in denen wir alles brauchen, von innen und außen, was uns aufrechthalten kann. Eins aber sollen sie uns nicht nehmen: — den Glauben an Gottes Fügung und an die Kraft des Guten in der Welt.

Man spricht hier, weit vom Schusse, fast von nichts anderem mehr als vom Krieg. Die Schlacht von Weißenburg, von der wir nur erst durch den Telegraphen wissen, macht einen gewaltigen Eindruck. Sie löst sozusagen die mechanische Frage des Kriegs, die mir viel zu schaffen machte: sie zeigt, daß die Zündnadel gegen Chassepot und Mitrailleuse gewinnen kann. Damit ist unser schließlicher Sieg fast gewährleistet.

Die Volksstimmung hierzulande ist zur Zeit entschieden deutsch. Die englischen Berichterstatter auf deutscher Seite sind voll Begeisterung für die Sache und das Volk, dessen Kämpfe sie zu beobachten haben. Nur der torystische Standard hat unlängst eine Schwenkung in französischem Sinne gemacht, was recht gut ist, indem es den andern Blättern Gelegenheit gibt, wenigstens gegen einen ihrer Kameraden loszuziehen. Die Einstimmigkeit unmittelbar nach der Kriegserklärung war uns nicht zuträglich. Das Publikum fühlt sich in solchen Fällen geneigt, selbst Opposition zu spielen.

Hinsichtlich der Neutralität Englands geschieht wenigstens etwas. Eigentliches Kriegsmaterial, Kriegstelegraphen und dgl. werden aufgehalten, Kohlen für Kriegsschiffe ebenfalls, Pferde nicht. In diesen Dingen bleiben die Engländer ewig Engländer. Es ist die schwache Seite der Nation, wie

es «l'amour propre», die Eigenliebe, bei den Franzosen ist. Nichts wird einen Franzosen überzeugen, daß es Verhältnisse gibt, in denen l'amour propre andern Rücksichten nachzustehen hat. Nichts überzeugt einen Engländer, daß Umstände eintreten können, die ihn um eines höheren Zwecks willen verpflichten, auf einen guten Handel zu verzichten. Zudem ist die Maschinerie der englischen Gesetze unglaublich unbeholfen, wenn es sich darum handelt, in die persönliche Freiheit einzelner einzugreifen. Eine gute Plumpheit unter Umständen. Die Sache ist schwieriger, als man in Deutschland annimmt, wo, wie in Frankreich, unter Neutralität ein ausgesprochener Hang nach der eigenen Seite verstanden wird.

Ich habe wenig Lust, in dieser ernsten Zeit, in der das Schicksal der Welt und jeder einzelnen Familie auf des Schwertes Spitze schwankt, von meinen eigenen kleinen Erlebnissen zu erzählen. Alle Geschäfte fühlen den Einfluß des Kriegs. Bradfords Wollenindustrie und die Flachsspinnereien von Leeds sind wie vom Schlag gerührt. Bei uns geht es noch. Nächstes Jahr ist die Olympiade der großen Dampfpflugwettkämpfe wieder abgelaufen und bereits sind wir in Tätigkeit, Vorbereitungen für deren Wiederholung zu treffen. Infolge davon habe ich ein Patent auf eine Dampfmaschinensteuerung genommen und bin im Begriff, Geräte zum Flachpflügen zu konstruieren. Die Sache liegt mir schon seit einem Jahr im Magen und muß endlich heraus. Aber es ist eine förmliche Niederkunft mit Hindernissen. Ich werde bleich und bedarf stärkender Weinchen. Hoffentlich kann ich ein paar Monate hier bleiben, um den Gedanken Fleisch und Blut werden zu sehen.

Vorausgesetzt, das Vaterland braucht mich nicht; und

beinahe wäre dies der Fall! Wie alles in fast unglaublicher Weise in Berlin vorbereitet ist! Ich bin nun seit neun Jahren aus Deutschland sozusagen ausgewandert und habe zu Preußen nie irgendwelche Beziehungen gehabt. Trotzdem bekomme ich vor einigen Tagen ein Schreiben von irgendwelcher Militärbehörde in Berlin: Man vermute, daß es mir möglich sein dürfte, mit einem englischen Paß nach Frankreich zu gehen, um Erkundigungen einzuziehen, ob und welche Truppen in den nördlichen Häfen des Landes zusammengezogen werden. Ich bat sofort Fowler mir den Paß zu verschaffen; wir bauen gegenwärtig einen Schlepper in Caen, nach dem ich notwendig sehen müsse. Fowler roch leider den Lunten, lachte und meinte: mein Hals sei ihm lieber als der Schlepper, der bis nach dem Krieg warten könne. So bleibt mir nichts anderes übrig, als darauf zu verzichten, dem Vaterland besagten Hals anzubieten. Soldat oder Spion, ich hätte es herzlich gern getan.

28.

Leeds, den 13. August 1870.

Die Zeiten sind aus allen Fugen und die Weltgeschichte überstürzt sich. Wer hätte gewagt zu hoffen, was wir in den letzten Wochen erlebt haben? Entspricht das Ende dem ruhmvollen Anfang, so steht Deutschland für das nächste Jahrhundert da, wo es hingehört: an der Spitze Europas. Ein solches Ziel hätten wir doch nie erreicht, ohne 66. Auch meine engsten Landsleute mögen dies heute fühlen. Aber eine Woche nach dem Friedensschluß, der, so Gott will, nicht mehr zu ferne ist, werden Stimmung und Widerstreben wieder die Alten sein. „'s liegt a Klötzle Blei glei bei Blaubeuren.“

Die Engländer tun jetzt, was man vernünftigerweise von ihnen verlangen kann: Sie leugnen, daß sie für Frankreich Patronen machen, und betonen scharf, daß sie von seiten Preußens eine Bestellung auf 40000 Leintüchern angenommen haben. Was wollt Ihr mehr? Erst kürzlich haben auch die Deutschen in Irland Pferde geholt. Von uns wurden vor zehn Tagen zwei Dampfpflugmaschinen an die preußische Regierung verkauft, die zum Transport schwerer Geschütze dienen sollen: Daß auch nach Frankreich vieles Ähnliche geht, versteht sich. Ich schimpfe deshalb meinen englischen Freunden gegenüber, wie sich's für einen Deutschen geziemt; unter uns jedoch dürfen wir wohl auch die andere Seite der Sache berücksichtigen.

29.

Leeds, den 11. September 1870.

Es ist hart, solche Zeiten als müßiger Zuschauer verleben zu müssen. Man fühlt sich auf die Seite geschoben und fühlt zugleich, daß man's verdient.

Welch ein Monat! Die ganze Welt ist von diesen Schlägen betäubt. Es scheint nicht mehr das Tun von Menschen zu sein. Es ist ein Blitz, der eingeschlagen hat, es ist die Woge einer Springflut, die über Europa hereingebrochen, Triumph und Untergang in wilder Verwirrung, und doch die Folge eines tiefen stillen Gesetzes, das wir im Sturme seiner Wirkungen kaum mehr erkennen. Was wenige Leute glauben wollen, wird mir immer klarer: daß in den großen Beziehungen zwischen Nationen das Recht in höherem Sinne stets auf der Seite der Macht, der Kraft ist. Man muß das Ding nur richtig verstehen.

Allerdings scheint uns hier der Verlauf der Dinge eine

bedenklichere Wendung zu nehmen. Napoleon, die augenfällige Ursache des Kriegs, ist nicht mehr. Unsere Truppen dringen vorwärts, entschlossen, dem Nachbarland das Bajonett ins Herz zu stoßen. Die französische Regierung des Augenblicks schreit nach Frieden, aber die Feinde ihres Landes sind taub. Vielleicht mit Recht. Wenn Frankreich nicht so gedemütigt ist, daß der frechsten Lüge kein Ausweg mehr bleibt, sind die halben Früchte des fürchterlichen Kampfes für uns in einem Jahr wieder verloren. Doch solltet Ihr Euch nicht wundern, daß man dies in England nicht begreift.

Ob Deutschland etwas gewinnt, wenn es Elsaß und Lothringen behält, ist eine viel schwierigere Frage. „Historisches Recht" in einem Kriege, der alles zusammenbricht, ist Unsinn. Das Recht des Siegers ist Recht genug in unserem Falle. Deutschland hat aber diese Provinzen gründlicher verloren als durch Waffengewalt, ihr Herz ist französisch geworden, und Deutschland ist mächtig genug auch ohne sie. Ich sage nicht, wie es hier vielfach geschieht, wir sollten die Großmütigen spielen. Lassen sich die Provinzen regieren, ohne ein beständiger Pfahl in unserem Fleisch zu sein, — gut. Wenn nicht, so sollten wir stark genug sein, träumerischen Theorien zu entsagen, wenn es sich um eine bessere Wirklichkeit handelt.

Soeben erhalte ich Bruder Eduards Zeilen von Sedan und freue mich ihrer von Herzen. Dort dabei gewesen zu sein, ist ein halbes Leben wert. Hoffentlich bleibt er trotz aller Anstrengungen gesund bis zum ruhmreichen Ende.

Übrigens bringt die veränderte Lage Frankreichs offenbar auch eine veränderte Stimmung in die Welt. Ich wollte, wir wären in Paris, ehe sie giftig wird.

30.

Leeds, den 9. Oktober 1870.

Seit vierzehn Tagen bin ich mit Versuchen in Vorbereitung der Dampfpflugprüfungen beschäftigt, die im kommenden Jahr stattfinden werden. Über den großen Kämpfen dürfen die kleinen nicht vergessen werden. Jeden Morgen fahre ich nach einem sieben Meilen entfernten Dorfe, um den Tag über hinter einem Dynamometer auf neugepflügtem Felde hin- und herzurennen. Nachts gegen neun Uhr komme ich nach Haus, gerade noch fähig, mit ein paar Zeitungen ausgestreckt in einem Sorgenstuhl die künftige Größe unseres Vaterlands zu bewundern und einzuschlafen. In dieser Weise lebe ich in gezwungener Harmlosigkeit dahin. Vergangene Woche wurde ein neuer Kultivator patentiert, der mir einen guten Teil seines Daseins verdankt. Daneben brüte ich über eine neue Form von Straßenlokomotiven, über Säemaschinen und träume von einem Motor, der Dampf-, Gas- und kalorische Maschinen in den Hintergrund drängen sollte. Von Plänen und Arbeiten in weiterer Ferne ist nichts zu melden. Der Krieg macht seinen Einfluß bis nach China und Chili geltend und verschlingt alles.

31.

Leeds, den 30. November 1870.

Kaum läßt uns die Weltgeschichte Zeit, an unsere eigene zu denken. Doch will ich's versuchen, da auch die Geschäfte wieder aufleben. Meine neupatentierte Expansionssteuerung ist keine weltumstürzende Erfindung, kann aber recht nützlich werden, weil sie auch für Lokomotiven verwendbar ist. Die Einführung bei unseren sämtlichen Dampfpflugmaschinen hängt von Versuchen ab, die bis jetzt befriedigend genug verliefen.

Vorige Woche hat auch der Vizekönig von Ägypten wieder von sich hören lassen und achtundzwanzig Lokomotiven bestellt, — „um sein Zuckerrohr nach den Fabriken zu führen!“ Gut orientalisch! Zuerst baut man die Fabriken. Sodann findet man es schwierig, das Land für das erforderliche Rohr zu bebauen, läßt diese Frage jedoch fallen und bestellt Eisenbahnen und Lokomotiven, um das Zuckerrohr, das auf dem noch ungepflügten Boden zu wachsen hat, den Fabriken zuzuführen!

Wie kann ich es hindern, daran zu denken, was zur Zeit alle Welt bewegt. Unsere Lage, Frankreich gegenüber, ist wohl ernster, als Ihr in der Heimat es Euch vorstellt. Es steht uns seit Sedan ein millionenköpfiges Ungeheuer gegenüber, das nirgends zu fassen ist. Wenn der deutsche Wille hinsichtlich der wieder zu erringenden Provinzen klar und fest bleibt, so haben wir sie verdient. Wenn nicht, so entgehen wir der Strafe nicht, die ein mißverstandenes Bestreben verdient. Man spricht in den hiesigen Zeitungen von wachsender Ungeduld in Deutschland. Vielleicht mit Unrecht. Aber sicher ist, daß uns jetzt eine Zeit der Prüfung bevorsteht, trotz der kleinen Siege, womit wir der Hydra da und dort einen Kopf abschlagen. Geduld und Ausdauer ist die Losung des Augenblicks. Jede Zeitung, die von Elsaß und Lothringen spricht, sollte diese Tugenden predigen. Unsere Heere haben getan, was menschenmöglich ist; es wäre eine ewige Schmach, wenn die Opferwilligkeit des Volks zu Hause beim ersten zögernden Verlauf der Dinge unsere Sache im Stich ließe. —

Viele Grüße an den Kleinen. Er soll mich nicht zu früh nach Paris einladen.

32.

Leeds, den 13. Dezember 1870.

Gestern sollte ich nach Wales, um Versuche mit einer Straßenlokomotive zu leiten. Ein gebrochener Kolben verzögerte meine Abreise. So erhielt ich heute früh Eure Briefe mit den erschütternden Nachrichten von Eduard.

„Trostworte" sind meine Sache nicht. Ich weiß nicht, was von jeher mich hinderte, sie über Lippe oder Feder zu bringen. Lasset die Hoffnung nicht sinken; der alte Gott lebt noch, und noch wissen wir nichts ganz Sicheres.

Mein erster Gedanke war, nach Paris aufzubrechen. Aber ich glaube, Ihr habt recht: ein paar Tage Geduld führen uns wohl rascher zum Ziel. Könntet Ihr mir für den etwaigen Fall einen Paß besorgen und nach Köln schicken, nebst Angabe von Regiment, Kompagnie und was sonst zu wissen dienlich ist?

„Befiehl du deine Wege!" Ich brauche Euch das ja nicht zu schreiben, — ein Saul unter den Saulen.[1]

33.

Minsterley in Wales, den 21. Dezember 1870.

Herzlichen Dank für das Telegramm, aus dem die englischen Telegraphisten freilich ein solches Chaos von Buchstaben gemacht haben, daß es kaum zu entziffern war. Soviel scheint sicher, daß Eduard am Leben und in Paris ist. Ich habe deshalb meinen Plan, ihn aufzusuchen, bis auf weiteres vertagt. Jetzt ist Geduld unsere wahre Tapferkeit.

[1] Diese Zeilen beziehen sich auf die Nachricht, die meine Eltern nach den Kämpfen bei Champigny erhielten, daß mein Bruder wahrscheinlich gefallen sei, obgleich er unter den Toten noch nicht gefunden worden war.

Seit etlichen Tagen bin ich von der Welt abgeschnitten. Minsterley ist ein kleines Nest zwischen Shropshire und Wales, der Endpunkt einer Zweigeisenbahn, inmitten zahlreicher Blei- und Zinkbergwerke, welche ihre Kohlen von hier aus mit Gespannen holen müssen. Die Gegend ist bergig, die Wege sind schlecht. Wir haben nun zwei Straßenlokomotiven hier, welche diesen Kohlentransport teilweise besorgen, die eine mit Kautschukringen über den Radkränzen, deren Wert und Wirkung meine Versuche feststellen sollen. Alles arbeitet zur Zeit eifrig an der Weiterentwicklung des Straßenlokomotivwesens. Dabei tun mir trotz des schlechten Wetters die Berge und die frische Luft gut, nach dem ewigen Denken und Pläneschmieden in Leeds.

Seit fünf Tagen marschiere ich täglich gegen zwanzig Meilen (englischer Währung) hinter meinen Maschinen her. Heute ist mir's gelungen, die eine zusammenzubrechen, wozu ich eigentlich hier bin. Mit der zweiten hole ich morgen die Trümmer der ersten aus dem Gebirge und dann fängt der Tanz von neuem an. Unter solchen Umständen schwindet Briefwechsel und Weihnachtsstimmung.

Gottlob, daß Euch die schwerste Sorge des Augenblicks wenigstens leichter gemacht ist. Eduard lebt; „der Fink hat wieder Samen! Dem Herrn sei Lob und Preis!"

34.

Leeds, den 2. Januar 1871.

Es ist fast zu kalt, um der Welt ein frisches, fröhliches „Glück zum neuen Jahre!" zuzurufen. Und wenn das nur alles wäre! Aber es ist auch neblig und trüb, wohin man sieht. Hat die Welt je eine so gedrückte Weihnachtszeit gefeiert seit den bitteren Tagen des ersten Napoleon? Für

einen Junggesellen, der täglich älter wird, ist so wie so Weihnachten einer der schwersten Tage des Jahrs. Am liebsten hab' ich's, wenn ich ihn auf dem Gipfel einer Pyramide oder in den Eingeweiden der Erde zubringen kann. Pyramiden und Mammuthöhlen sind jedoch nicht immer zur Hand, und wenn man die einen nur in Gedanken besteigt und von ihrem Gipfel herab sein eigenes kleines Dasein betrachtet, oder gar, wenn man im Innern des lieben Ich's herumkriecht, in Ermanglung von etwas Besserem, — Puh!

Auch Eure Weihnachten waren trüb und ernst und einsam. Vermutlich habt Ihr noch keine weiteren Nachrichten. Und doch ist unser Kummer kleiner als der von tausend anderen. Gefangen sind schon viele brave Leute gewesen. Daß Eduard nicht außer dem Bereich aller Gefahren ist, versteht sich; doch ist er wahrscheinlich besser daran, als wenn er in diesem Hundewetter auf Vorposten stünde. Beim Licht kühler Vernunft bleibt uns nichts Besseres übrig, als um unsere eigene Ruhe und Kraft zu bitten.

„Der Frühling kommt ja wieder,
„Wenn man's nur glauben will;"

siehe Volkmar Seite so- und soviel. Es ist, glaub' ich, das erstemal, daß ich meine eigenen Werke zitiere. Die großen Zeiten, die alles auf den Kopf stellen, müssen auch alles entschuldigen.

Und deshalb trotz allem: „Glück zum neuen Jahre!" Mögen wir uns alle wiedersehen, fröhlich, gesund und bald, mit oder ohne Elsaß. Mögen wir einen deutschen Kaiser bekommen und eine deutsche Flotte und größer werden — was wir eigentlich schon sind — als alle anderen Völker der Erde; möge aber dann Friede sein — „Friede auf Erden", wenigstens auf etliche Jahre, bis mein Brüderlein

zum Landsturm gehört! Gehöre ich doch zu gar nichts, und muß auch leben.

Es ist mir in diesem Augenblick in der Tat wieder fröhlicher und hoffnungsvoller zumut; ich wollte nur, ich könnte Euch diese Stimmung zublasen. Sie rührt wohl davon her, daß ich meinen Stuhl mit dem Rücken gegen das Kaminfeuer gestellt habe. Meine Nase ist freilich rot vor Kälte, aber von hinten wird mir warm. Was ist die Seele doch für ein wunderliches Ding!

Im übrigen fahret fort, auch in meinem Namen etliche Scherflein auf den Altar des Vaterlands zu legen, wie dies jedermann zu tun verpflichtet ist. Der alte Gellert hat gesungen:

„Genieße, was dir Gott beschieden,
„Entbehre gern, was du nicht hast;" —

Und ich fahre fort:

Des Mammons Sorgen gab der Frieden,
Der Krieg erleichtert seine Last.

35.

Leeds, den 16. Januar 1871.

Die Beschießung von Paris gibt den englischen Zeitungen, die, eine um die andere, bald langsamer, bald schneller, die französische Trikolore aufstecken, wieder genügenden Stoff zu Gefühlsausbrüchen. Sie leugnen nicht das Recht, zu diesem letzten Mittel zu greifen, um die Übergabe der Stadt zu erzwingen; aber alle halten die Maßregel für eine unnötige Grausamkeit „gegen Weiber und Kinder". Vor zwei Monaten waren die bittersten Artikel über den Plan, Paris auszuhungern, an der Tagesordnung. Sturm und Beschießung war damals „männlich". „Mit Hunger griff man die

Schwachen an.“ Die Geschichte von dem Esel, der zuletzt getragen werden muß, wiederholt sich in der Presse immer und immer wieder. Der Kuckuck hole alle Zeitungschreiber!

Wie lange wird's noch dauern? Die ganze Welt fragt sich's jeden Tag und noch ist kein Zeichen einer Morgenröte in dieser Gewitternacht zu erblicken. Ich würde mich gerne gedulden, wenn nur die Elsässer ihre „deutsche Treue“ nicht sogar am falschen Fleck zeigen wollten!

Um so mehr freut mich mein Schwabenland. Namentlich hat mich's erbaut, daß der württembergische Sanitätsverein jedem Soldaten „in sinniger Weise“ ein Taschentuch zum Christtag geschickt hat. Und noch gibt es Leute, welche zweifeln, daß wir an der Spitze der Zivilisation marschieren!

Auch wieder einmal etwas Heiteres! Bradford liegt ein paar Stunden von hier; es arbeitet in Flachs, Wolle und viel Geld. Ein dortiger Bankier hatte seine älteste Tochter einem Pensionat in Paris anvertraut. Kurz nach Ausbruch des Kriegs besuchte er sie und wurde als reicher «Mylord anglais» von der bezaubernden Vorsteherin, einer Schar Lehrerinnen und den bevorzugten Zöglingen aufs liebenswürdigste empfangen und bewirtet. Der entzückte Papa ist seelenvergnügt. Man spricht natürlich auch vom Krieg, von der Möglichkeit (an die kein Mensch im Ernste denkt) einer Belagerung von Paris. Mr. Smith, weinselig und vaterliebesglücklich, sagt lachend: „Ah, in diesem Falle, meine Damen, kommen Sie nur alle zu mir nach Bradford, alle, alle!“ Man lachte und Herr Smith glaubt einen vortrefflichen Witz gemacht zu haben. Aber der Witz kam erst. Im September erhält der wackere Smith ein Telegramm aus Southampton. Darin zeigt seine Tochter an, daß sie selbst, die Vorsteherin, sechs Lehrerinnen, drei Mägde und vier oder fünf fran=

zösische Zöglinge soeben angekommen seien und ihn sehnsüchtig erwarten; auch daß sie alle nicht genug Geld hätten, um ohne weiteres nach Bradford zu reisen. Verzweiflung. Smith rennt, sich die Haare raufend, mit dem Telegramm in der Hand, in der Stadt umher und fragt jedermann um Rat. Aber guter Rat ist teuer. So entschließt er sich endlich zu dem schweren Schritt und fährt nach Southampton. Seinen Kampf in den Armen von fünfzehn Damen überlasse ich einer regeren Einbildungskraft. Mittlerweile hat seine Frau von der Sache gehört. Die ganze Gesellschaft ist bereits auf dem Wege nach Bradford. In Rugby trifft sie ein Telegramm: seine Frau werde die Französinnen um keinen Preis ins Haus lassen. Schließlich löste sich auch dieser Knoten, und heute sind die Flüchtlinge in einem der städtischen Gebäude untergebracht und betreiben auf englischem Boden ein in bester Blüte stehendes französisches Institut.

36.

Leeds, den 30. Januar 1871.

Die Tore von Paris stehen offen. Unser gefangener Soldat ist frei. Der Friede winkt.

Nun danket alle Gott!

37.

Leeds, den 26. Februar 1871.

Eduards Briefe schicke ich hiermit zurück. Besten Dank für deren Zusendung! Ich hatte Gelegenheit, neuerdings manch andere Soldatenbriefe in englischen und deutschen Blättern zu lesen. Besonders und wohltuend auffallend ist in fast allen die Erregung des bei den Deutschen unserer Jahrzehnte fast mehr als gebundenen religiösen Gefühls. Wenn Schleiermachers

Begriffsbestimmung der Religion als „absolutes Abhängigkeitsgefühl“ nicht für die ganze Welt gültig ist, so ist sie es jedenfalls für die germanische Rasse. Ich habe die Sache an mir selbst mehr als einmal erfahren und die Geschichte unseres Volkes zeigt sie in allen schweren Stunden. Sobald der Mensch sich in der Hand von Kräften und Gewalten sieht, die er nicht mehr beherrscht, so beugt er sich vor seinem Gott. Der nämliche Gott, dem man in ruhigen Zeiten endgültig nachgewiesen hat, daß er sich nicht in das Walten und Weben seiner Natur zu mischen hat, regiert dann plötzlich Land und Wasser, leitet Kugeln dahin und dorthin und beschäftigt sich ganz besonders mit dem Wohl und Weh unseres armen Leibes. Werden die Zeiten besser, schmeckt uns wieder Essen, Trinken und Schlafen, so werden wir auch wieder die alles zergliedernden Philosophen, die wir zuvor gewesen sind.

Doch nicht ganz. Die Erfahrung solch harter Tage ist nicht völlig auszulöschen. Daß uns die Angst des Augenblicks unberechtigte Zugeständnisse abgezwungen hat, daß der Schöpfer des Himmels und der Erde nicht nach unsern Wünschen Kugeln leitet, die Cholera aufhält oder Stürme besänftigt, daß alles, was wir von ihm erbitten sollten, innere Fassung, Ergebung und Stärke ist: auch diese Erkenntnis ist ein Gewinn, der nur aus solchen Lebenserfahrungen gezogen werden kann und mehr wert ist als das dunkle fromme Gefühl der Abhängigkeit.

Ein nettes und wie ich höre wahres Kriegsgeschichtlein, um, so Gott will, mit Krieg und Kriegsgeschrei nach und nach abzuschließen: Ein englischer Berichterstatter kommt voll deutschfreundlicher Begeisterung in Versailles an. Schon auf dem Wege findet er tausend kleine Beweise von

der fast sprichwörtlich gewordenen Meisterschaft im Aufbau und im Arbeiten der gewaltigen Kriegsmaschine. Sein Stift wird nicht müde, sie aufzuzeichnen. In Bougival läßt er seinen Wagen im Wirtshaus und spaziert durchs Dorf. Ein Munitionszug begegnet ihm, nicht weit von seinem Absteigequartier. An dessen letztem schwerbeladenen Wagen bricht ein Rad. Hülflos stehen Roß und Fuhrmann. „Jetzt bin ich doch begierig, wie der sich aus der Not hilft!" denkt der Engländer, und spitzt sein Bleistift. Der Soldat wird von seinen Kameraden ruhig im Stich gelassen. Pfeifend geht er in eines der nächsten Häuser und kommt nach wenigen Minuten mit einem Wagenrad heraus, das er ansteckt, um sofort vergnügt und im Galopp seinem Zug nachzufahren. Ein ganzer Paragraph für den Engländer! Diese wundervollen Deutschen scheinen Lager von Wagenrädern entlang ihrer Verkehrslinie zu halten! Welch eine Organisation! Nach ein paar Stunden und mancherlei weiteren staunenswerten Beobachtungen kommt unser Berichterstatter ins Wirtshaus zurück und findet, daß seine eigene Droschke nur noch auf drei Rädern steht.

Aus Leeds ist nicht viel Neues zu berichten. Dagegen bekomme ich schmeichelhafte Zuschriften über das Wanderbuch, selbst aus Rußland. Ein Staatsrat C. v. N. ist die dankbare Seele. Die Russen schreiben übrigens alle in seinem überschwänglichen, sentimentalen Stile. Er schickt mir eine halbe Lebensbeschreibung. Eine seiner Anekdoten ist nicht übel. Eine Schuldentilgungsbehörde, welcher er vorstand, wurde aufgelöst. Er sollte anderweitig verwendet werden. Nichts war frei als die Leitung eines Salzwerks. Der Minister fragte ihn: „Verstehen Sie etwas von Salz?" — Antwort: „„Ich weiß, daß das Salz die

Würze des Lebens ist.‘‘‘‘ — Minister: „Das ist nicht viel. Aber ich denke, es genügt.“ — Und es genügte.

38.

Leeds, den 11. März 1871.

Mein letzter Brief hat uns in einen kleinen Meinungskrieg verwickelt. Soll ich des Breiteren auseinandersetzen, was schon tausendmal gedacht und gesagt wurde? Es würde zu nichts führen. Wahrheiten dieser Art wachsen nur von innen heraus, in jedem Menschen anders. Du selbst, l. M., gibst als schließlichen Grund und Beweis Deiner Auffassung Dein Gefühl an. Das ist mir ganz recht und lieb. Auch ich habe ähnlich beweiskräftige Gefühle, aber ich dränge sie keinem Menschen auf; denn ich weiß zu wohl, wie sie mir im Lauf der Zeit angewachsen sind. Ist es nötig, an der Wahrheit des Spruchs vom Sperling auf dem Dache und vom Haar auf dem Haupte zu zweifeln, wenn man an ein naturwidriges Eingreifen des lieben Gottes in unsere gewöhnlichen, menschlichen Verhältnisse nicht glauben mag? Die ganze Natur, die ganze Welt, groß und klein, lebt und webt als Wille Gottes, und deshalb fällt der Sperling und das Haar, wenn seine Zeit kommt. Unser Beten gegen diesen Willen hilft nichts. Sein Wille, nicht der unsrige, geschieht und soll geschehen. Alles Bitten um etwas anderes als Ergebung in das Walten der göttlichen Kräfte in der Natur ist kindlich, menschlich, rührend, es ist fromm und stärkend, wenn es im Glauben geschieht; aber der himmlische Geist, der unser menschliches Bitten und Wünschen besser versteht als wir selbst, gibt uns dafür nicht, was wir erbitten, sondern, was wir hätten erbitten sollen: die Ergebung in seinen Willen. Also auch hier: — Friede! Friede!

Darwin hat sein langerwartetes großes Buch über den Menschen veröffentlicht. Ich habe gestern die Schlußkapitel durchflogen und habe mich ungemein erbaut. Wir stammen zweifellos nunmehr von einem „haarigen Vierfüßler ab, mit gespitzten Ohren und einem Schwanz, der wahrscheinlich auf Bäumen lebte (of arboreal habits) und zunächst die alte Welt bewohnte". Dieses Geschöpf, „das ein Naturforscher seiner Zeit zweifelsohne zum Geschlecht der Affen gerechnet hätte", stammt seinerseits wieder von einem Amphibium ab, welches sich aus einem Fisch entwickelte. Der Großvater unseres vorfahrenden Fisches aber war eine Larve mit einem langen Namen, den ich schon wieder vergessen habe. Wie gefällt Dir das? Ich meinerseits habe mich vollständig überzeugt, daß das Geheimnis heraus ist. Fühlt nicht jeder Junge noch in sich selbst die Spuren vergessener arboreal habits? Was brauchen wir weiter Zeugnis?

Nur eins verstehe ich nicht: Wie all das nach Ansicht frömmerer Leute den lieben Gott ärgern soll, der es doch gemacht hat?

39.

Leeds, den 30. April 1871.

Das bevorstehende große Preispflügen in Wolverhampton macht uns schwere Sorgen. Alle äußeren Nebenumstände gestalten sich ungünstig. Wir sind seit Jahren gewohnt, zu siegen. Dies erregt natürlich den Neid unserer Gegner und selbst eine gewisse Gegenströmung im Publikum, das sich entrüstet fragt: warum Fowler immer alle Preise bekomme. Anders läßt es sich nicht erklären, wie die diesmaligen Bedingungen des Wettbewerbs entstehen konnten. Die vier Hauptpreise sollen nämlich erhalten: — 1) das

beste Takel für große Güter (dies paßt uns); — 2) Apparate, deren Maschinen unter zehn Tonnen wiegen (eine unsinnige Bestimmung, die unsere besten Maschinen ausschließt); — 3) Apparate für kleine Güter (paßt uns wieder nicht, denn seit vielen Jahren arbeiten wir darauf hin, kleine Güter mit großen Apparaten mietweise zu bearbeiten, was der einzige Weg ist, der auch kleinere Güter der Dampfkultur zugänglich macht); — 4) Apparate, die weniger als £ 700 kosten. Auch dies paßt uns nicht, da wir überzeugt sind, daß kleine, wohlfeile Apparate dem Käufer teurer zu stehen kommen als größere, vollständigere. Aber nicht genug: Das Land, auf dem gepflügt werden soll, ist leichter Boden. Dies nimmt uns die Möglichkeit, die eigentümlichen Vorzüge unserer Apparate ins rechte Licht zu setzen, und bringt den Unterschied zwischen uns und dem leichtbeinigen Volke der Howards, Thomsons u. dgl. nicht zur Geltung. Aber Klagen nützen nichts: wir müssen dran glauben, wie's nun auch ausfallen mag, und unsere Vorbereitungen diesen Bedingungen entsprechend umgestalten. Ihr begreift nun, warum ich an Euch und selbst an den befreiten Feldsoldaten solange nicht zu schreiben im stande war. 's ist wunderlich, wie sauer es dem Kamel fällt, einen Halm Stroh mehr zu tragen. Aus einem weiteren Zentner Kartoffeln macht es sich weniger. —

40.

Leeds, den 22. Mai 1871.

Die Vorbereitungen auf unser „Landexamen" sind wirklich kein Witz, und jedermann ist glücklich, daß es nur alle drei bis vier Jahre kommt. Die fast fieberhafte Tätigkeit, das Gewimmel in dem rauchenden, rasselnden Bienenkorb

sieht sich von außen recht hübsch an. Wer aber ins „Innere der Natur" blickt (was man nie tun sollte, wo es menschelt), der sieht eine andere Seite. Jedermann ist ärgerlich, erbost oder wütend; die Arbeiter fluchen, weil man ihnen bei Tag und Nacht keine Ruhe läßt; die Meister schimpfen, weil sie zwischen dem Druck von oben und unten nicht mehr wissen wo ein und aus; die Werkführer einzelner Abteilungen, die sonst friedlich wie Brüder beisammenwohnen, sind bereit, Gift gegeneinander zu speien; denn jeder sieht jeden Augenblick sein Bereich durch die gewaltsamen Übergriffe des Nachbars bedroht, der den ordnungsmäßigen Lauf der Dinge nicht abwarten kann oder will. An der Spitze stehen ein paar Männer, die mit künstlich gesteigerter Aufregung den Schwarm in Bewegung halten und deren geistige Spannkraft unter der körperlichen Erschöpfung zu erliegen droht. Ich gehöre zu der giftspeienden Klasse. Manchmal ist mir, als müßte ich nach Luft schnappen, nach Schwarzwald- oder Albluft. Aber woher nehmen in dieser Welt voll Rauch und Ruß?

41.

Leeds, den 4. Juni 1871.

Der Sonnenschein über den Bergen von Wales hat mir wieder auf die Beine geholfen.

Ich verschwand hier am Samstag früh vor Pfingsten mit Hinterlassung aller Sorgen und alles chronisch gewordenen Ärgers sowie etlicher halbfertiger Arbeiten. Wenn man in einem derartigen Trubel auf einen Abschluß warten will, kommt man nie zu Ende.

Vier Tage standen mir zur Verfügung. Der erste brachte mich über Manchester und Chester durch Nordwales

nach Dolgelly. Es war alles Sonnenschein und frischer, junger Sommer. Dolgelly ist ein kleines Nest, zehn englische Meilen vom Meer, am Fuß des Cadre-Idris in einem reizenden Tal. Noch am Abend bestieg ich einen Hügel, auf dessen wilder Höhe ein Lager altkeltischen Ursprungs liegt; zu meinen Füßen, zwischen dämmerigen Bergen, ein stiller Bergsee, die kecken Felsenspitzen des Cadre-Idris in Gold und Blau vor mir, durch die lange, grüne Talspalte am Horizont der blaue Meeresspiegel, und Bergluft und Bergesstille ringsum. Es war doch wieder ein Atemzug für Leib und Seele.

Der folgende Tag (Pfingsten) war für den Cadre-Idris selbst bestimmt. Natürlich mit der Schweiz kann man diese Berge nicht vergleichen. Der höchste Gipfel meines Zieles ist nur 3100 Fuß hoch. Doch bringt die Nähe des Meeres, aus dem die Berge emporsteigen, diese Höhe zur vollen Geltung. Der Tag war prachtvoll, obgleich so dunstig, daß ich auf dem kecken Felsengipfel des alten wälischen Zauberers so viel wie nichts sehen konnte. „Cadre“ heißt nämlich „Stuhl“ auf wallisisch, und Idris war ein riesenhafter Astronom der Vorzeit, der sich auf diesen Höhen der Wissenschaft ergab. Das Zauberhafteste auf den einsamen, kahlen Bergen sind die kleinen Seen, von denen ich mich kaum losreißen konnte. Tiefes, kristallhelles Wasser; mächtige Felsenwände ringsum; Moos und ärmliches Gras das einzige Zeichen von Leben; wenn's viel ist, ein paar Schafe ohne Hirten an einem fernen Felshange grasend. Ich lag eine volle Stunde auf einem Felsblock am Rand des sanftbewegten Wassers und horchte, wie still es war. Übrigens war es ein Marsch von dreißig englischen Meilen, der mir das Blut nicht schwer werden ließ.



Gez. Oktober 1871. Bild 6, siehe Seite 68.

Seelowitz. Mähren.



Gez. März 1872. Bild 7, siehe Seite 81.

Moschee zu Minieh. Oberägypten.

Am Montag wanderte ich das reizende Tal hinunter nach Barmouth. Die Gegend hat einige Ähnlichkeit mit den Tälern, welche von den Alpen nach den italienischen Seen führen. Abends fand ich noch Zeit, in einer benachbarten Schlucht einen Wasserfall aufzusuchen, an dessen Rand ich die Dämmerung erwartete.

Am nächsten Tag ging's nach Leeds zurück. Der Ausflug, so kurz er war, hat mir gut getan. Auch der arme Kulturmensch saugt seine Kraft noch aus dem Boden und seinen Mut aus der Luft.

42.

Leeds, den 22. Juli 1871.

Ein Heldengedicht ließe sich von den homerischen Kämpfen um Wolverhampton singen; allein woher die Zeit nehmen, und die Lyra, und die lauschende Griechenmenge?

Es waren zwei wilde Wochen, in denen man sich wechselseitig das süße Leben so sauer machte als möglich. Doch war auch das Ergebnis des Schweißes wert. Dreizehn Preise! Wir standen noch nie so glänzend vor der Welt. Und vollends, nachdem die ganze Art der Preisbestimmung systematisch darauf berechnet schien, uns aus unserer bisherigen Stellung hinauszudrängen. Unsere alten Gegner spielten eine sehr bescheidene Rolle. Auch mein Freund Delano, ägyptischen Andenkens, war wieder um den Weg. Doch war es diesmal nicht nötig, ihm mit Pulver und Blei zu Leib zu gehen.

All das muß Euch klein genug erscheinen. Die großen, weltgeschichtlichen Triumphe, die Ihr in den letzten Wochen bei der Heimkehr unserer Truppen miterlebt und mit angesehen, sind so viel gewaltiger und erhebender. Ich brauche

nicht zu sagen, wie herzlich ich Euch und unserem Volk die Freude und den Stolz gönne, die jeder einzelne an dem Werk von Millionen und der glücklich beendeten Arbeit eines halben Jahrhunderts zu empfinden das Recht hat.

43.

Leeds, den 16. August 1871.

Zuviel Gedränge! Eine neue Straßenlokomotive will mich hier zurückhalten, bis sie unter Dampf ist; der erste Pflug, der nach Mähren abging, verlangt telegraphisch nach mir; Greig drängt mich wegen der Ausarbeitung eines großen Bewässerungsplans für Ägypten. Es handelt sich um einen neuen Josephskanal, der einem Teil von Mittelägypten das Wasser auf natürlichem Wege ohne Vermittlung von Pumpen zuführen soll. Ob etwas daraus werden wird, ist eine andere Frage. Alle derartigen Arbeiten sind wie Saatkörner. Etliche fallen auf das steinige Land und etliche unter die Dornen. Trotzdem wäre es nicht rätlich, das Säen deshalb aufgeben zu wollen.

Ei, wir wissen jetzt auch, wie die ersten Keime des Lebens auf die Erde gekommen sind! Mr. Thomson, Präsident der Royal Society, hat die Sache unlängst sich und der Welt — der letzteren noch nicht ganz — klar gemacht. Meteore sind die Postbeamten des Universums. Eine alte ausgespielte Welt zerplatzt. Die Stücke fliegen zu tausenden im All umher. Etliche nehmen natürlich keine ganzen Elefanten, aber doch vielleicht Moose oder ein Samenkorn u. dgl. mit. Das fällt auf unsere Erdkugel, gedeiht, entwickelt sich im Lauf von Millionen Jahren zu Pflanzen aller Art, Infusorien, Fischen, Würmern, Amphibien, Affen und Menschen, bis schließlich Mr. Thomson entsteht und es uns er-

klärt. Alles Kopfschütteln, alle Zweifel nützen Euch nichts mehr: — „Wir haben's herrlich weit gebracht!"

44.

Seelowitz (bei Brünn, Mähren), den 4. Sept. 1871.

Eine Reise wie hundert andere. In Wien erfuhr ich, daß dem ersten Dampfpflug des Erzherzogs Albrecht bei Mohacz ein zweiter folgen soll. Daneben verträumte ich einen halben Tag in Schönbrunn und verbummelte ein paar Stunden in den Straßen der alten Kaiserstadt, Meerschaumköpfe und Chignons betrachtend.

Dann ging's nach Seelowitz. Herr Robert hatte die Güte, mich selbst am Bahnhof abzuholen und in seiner reizend gelegenen Villa einzuquartieren. In sechs Tagen waren seine Dampfpflüge montiert und am siebenten im Feld. Seitdem arbeiten wir lustig darauf los. Ich selbst habe nichts zu tun, als dabeizustehen, frische Luft zu schöpfen und gelegentlich einen Besuch zu empfangen, der sich mit mir wundert, wie ich mir die Zeit vertreibe.

Das Gut Seelowitz gehört eigentlich dem Erzherzog Albrecht, wurde aber unter günstigen Bedingungen schon vor Jahrzehnten von Roberts Vater gepachtet. In Seelowitz selbst befindet sich eine berühmte Rübenzuckerfabrik und alles, was dazu gehört. Vater Robert, der erst kürzlich starb, muß ein praktischer Kopf gewesen sein. Das sogenannte Diffusionsverfahren ist seine Schöpfung. Das jetzige Haupt der Familie ist ein feingebildeter, liebenswürdiger Geschäftsmann. Das Leben in diesem Kreise wird mir als freundliches Bild in Erinnerung bleiben, an dem ich, wie an so manchem andern, mit einer gewissen Wehmut nur allzurasch vorübertreibe.

Die Umgebung ist für eine landwirtschaftliche Gegend sehr hübsch.[1] Ein paar kecke Bergkuppen springen aus dem flachen Lande auf. Über den entfernteren Hügeln, auf denen die Schlacht von Austerlitz gefochten wurde, zeigen sich die dämmerigen Ausläufer der Karpathen. Das Ganze hat ein sonniges, gesundes Aussehen.

Im übrigen schreibt man mir, ob ich geneigt sei, kommenden Winter nach Ägypten zu gehen, worüber ich nicht im Zweifel bin. Auch von der Seilschiffahrt laufen gute Nachrichten ein. Die Versuche auf der Donau sind recht günstig ausgefallen und die Rheinschiffer befriedigt von ihrem Besuch in Ungarn heimgezogen. Mein Freund Schwarz erweist sich als der rechte Mann am richtigen Fleck.

45.

Seelowitz, den 18. Sept. 1871.

Die Zuckerfabrik Waghäusel in Baden bekommt nun auch ihren Dampfpflug. Ich gehe heute über Wien dahin ab.

Besorgt mir doch rasch meine Werkchen, in zierlichem Einband. Die Leute haben mich hier mit einer Freundlichkeit überschüttet, die nicht mit Schweinsleder zurückzubezahlen ist. In ihr Familienfremdenbuch legte ich ein paar Verse, die auf den dampfgepflügten Feldern gewachsen sind:

Kamine rauchen, Säfte steigen
  Geheimnisvoll, bald heiß, bald kalt;
Es zischt der Dampf, — ein Zauberreigen,
  Wie's kocht und siedet, gärt und wallt!

---

[1] Sie bietet eines jener anspruchslosen, freundlichen Bildchen, die uns in Mähren und Böhmen häufig begegnen; deutsch in ihren Grundzügen, mit einem leisen Anflug fremden Wesens (Bild 6).

Und draußen sproßt's aus Keim und Samen
Und grünt und reift und rastet nie, —
Ringsum ein Bild in mächt'gem Rahmen
Voll ernster Arbeitspoesie.

Doch schöner als das bunte Regen,
Das Ihr beherrscht, das Euch umflicht,
Und wunderbarer als der Segen,
Der ringend aus der Erde bricht, —

Und freundlicher ist mir geblieben
Ein Bild aus dieser kurzen Zeit:
Daß neben Dampf und Rauch und Rüben
Noch eine andre Welt gedeiht.

46.

Kirschgarthausen (Baden), den 22. Okt. 1871.

Bis auf weiteres bin ich auf einem stillen Hofe, drei Stunden von aller verwerflichen Zerstreuung entfernt, glücklich eingepfercht.

Als ich in Bruchsal ankam, wußte dort niemand, wo eine „Station Rosengarten" liegt, die mein Ziel sein sollte. Ich fuhr deshalb zunächst nach Mannheim, mit dem Gefühl eines innerafrikanischen Entdeckungsreisenden. Vielleicht bei Worms, sagte man mir dort kopfschüttelnd. Zu Worms ergab sich, daß Rosengarten am entgegengesetzten Rheinufer aus ein paar Häusern besteht und den Brückenkopf — ohne Brücke — der hessischen Ludwigsbahn bildet.

Am andern Morgen zeigte sich, daß zwar die Dampfmaschinen angekommen waren, nicht aber die Pflüge und Kultivatoren. Ich fuhr deshalb nach Kirschgarthausen, dem der Waghäusler Zuckerfabrik gehörigen Gutshof. Ein trüber Tag, eine flache Rheingegend mit dem Odenwald am

grauen Horizont, gerade Pappelalleen stundenlang. Der Inspektor des Guts drückte mir seine Verzweiflung über das Ausbleiben der Pflüge aus, in welche ich mit Gefühl einstimmte. Darauf zurück nach Worms. Telegramm nach Rotterdam. Rückantwort, daß alles Fehlende vor einer Woche abgegangen sei.

Damit konnten wir uns bis auf weiteres beruhigen, oder an der Wand hinauflaufen, ganz nach Belieben. Ich tue das letztere neuerdings seltener. Statt dessen richtete ich mich im „Rheinischen Hof“ zu Worms häuslich ein und machte mich an einen Bericht über ägyptische Bewässerung. Zweimal täglich ging ich nach dem Bahnhof, um mir sagen zu lassen, daß noch nichts angekommen. Abends ließ ich mir von „der Wirtin Töchterlein“ die Geschichte ihres Liebeskummers mitteilen, wobei ich viel väterliches Mitgefühl an den Tag zu legen wußte. Dabei wuchsen die Bewässerungspläne für Ägypten auf vierzig Folioseiten und wurden zum Heil jenes Landes gesandelt, versiegelt und fortgeschickt. Zur selben Stunde kam der Rest des Dampfpflugs an.

Auch die erforderlichen englischen Arbeiter hatten sich eingefunden. Abladen, Verzollen und Montieren war bald geschehen. Gestern dampften wir ohne weitere Abenteuer ins Feld und zogen die ersten Furchen auf badischem Boden. Damit hätte ich voraussichtlich alles erzählt, was sich in den nächsten vierzehn Tagen zutragen wird.

47.

Prag, den 22. Nov. 1871.

Nach Baden Böhmen. Auch dieser kleine Feldzug lief ohne besondere Schwierigkeiten ab. Den Güterdirektor der

riesigen Besitzungen des alten Kaisers Ferdinand, Herrn Bertel, traf ich zunächst nicht in Prag. Unsere Maschinen entdeckte ich in einem versteckten Neste Minkwitz, im Begriff, auf einem großen Wiesenstrich, der früher ein Teich gewesen war, ihre Tätigkeit zu beginnen. Meine erste Aufgabe lag darin, sie vor dem Versinken zu bewahren. Ein Mittel, das ich dagegen vorschlug, hätte mehrere Wochen der Beschaffung gekostet. Um nun mit dem rein örtlichen Hindernis nicht allzuviel der kostbaren Herbstzeit zu verlieren, schickte man den Apparat auf ein drei Stunden entferntes Gut Slowenowes, wohin wir alsbald übersiedelten.

Hier erst bekam ich einen Begriff von dem Reichtum Böhmens. Die Höhen über den kleinen Tälern, in denen ich mich bisher bewegt hatte, bilden ungeheure, teils ebene, teils sanftgeschwungene Flächen des besten Bodens. Soweit das Auge sieht, kaum unterbrochen durch endlose Reihen von Obstbäumen, durch einen einsamen Meierhof, durch den Schornstein einer Zuckerfabrik oder einer Brauerei, dehnt sich der hellgelbe Grund mit seinen viertelstundenlangen Pflugfurchen. Den Horizont bilden die Höhen des Erz- und Riesengebirges, gerade noch nahe genug, um dem müden Auge einigen Trost zu gewähren. Es scheint in der Tat ein Land wie geschaffen für Dampfkultur, namentlich wenn man weiß, daß unmittelbar unter diesem fruchtbaren Boden die beste Kohle zu haben ist.

Wir gingen munter an die Arbeit und schienen die Eingeborenen höchlich zu befriedigen. Was mir besonderen Spaß machte, war, daß mein alter Freund aus ägyptischen Zeiten, Delano, vor drei viertel Jahren einen Howardschen Pflug hier abgeliefert hatte, der betrübt in einer Scheune stand.

Es war dies der erste Dampfpflug in der Gegend, von dem man natürlich Erstaunliches erwartete. Grafen und Fürsten, die ganze hohe Welt Böhmens wurde zu der Eröffnungsfeierlichkeit eingeladen. Die Geschichte dieses Tages muß man den Gutsverwalter von Hostiwitz, wo das Ereignis stattfand, erzählen hören. Die hohen Herrschaften kamen schon morgens in Schwärmen, aber nichts war fertig. Zwei englische Monteure konnten sich mit keinem Menschen verständigen und fuhren mit englischer Ruhe fort, ihre sieben Sachen auszupacken. Der Gutsverwalter zeigte den Grafen seine Milchkühe, seine Dreschmaschinen, seine Rübenschnitzel, seine Brauerei, sein Zugvieh, er gab ihnen ein Gabelfrühstück, er lud sie ein, auf die Jagd zu gehen, kurz, er hatte acht Stunden lang vor vierzig blaublütigen, nicht sehr geduldigen Gästen lächelnd seine Verzweiflung zu verbergen. Endlich gegen fünf Uhr abends gelang es, die ersten Furchen zu ziehen, worauf die ganze Versammlung auseinanderstob und niemand als der halb ohnmächtige Gutsverwalter auf dem Platze blieb, während sich die Engländer ruhig, als sei nichts geschehen, — was auch wirklich der Fall war, — an ihr verspätetes Mittagessen machten.

Totgeschlagen haben mich die Böhmen übrigens nicht. Im Gegenteil. Das böhmische Bier und die böhmische Küche vertragen sich ganz wohl mit einem kosmopolitischen deutschen Magen und das Tschechentum macht sich in den Zeitungen um ein ziemliches breiter als im wirklichen Leben. Die Gutsverwalter auf den kaiserlichen Gütern haben mich mit der freundlichsten Zuvorkommenheit gefüttert und gepflegt, mehr noch die Gutsverwalterinnen. Man hat in der Tat in Westdeutschland keinen Begriff davon, wie behäbig diese Leute leben.

48.

Leeds, den 10. Dez. 1871.

Bei meiner Rückkehr nach Kirschgarthausen fand sich, daß der dortige Pflug ohne Unterbrechung drauflosgearbeitet und beträchtlich mehr als die dreihundert Morgen fertig gebracht hatte, nach deren Bearbeitung der Verkauf des Apparates erfolgen sollte.

Nun ereignete sich ein echt süddeutscher Zwischenfall. Einer der Verwaltungsräte von Waghäusel begegnet, während ich in Böhmen war, einem hessischen Landwirt, der ihm mitteilt, daß er binnen kurzem einen Dampfpflug bekommen werde, welcher nur ein Drittel des Kirschgarthäusers koste und fünfmal soviel arbeite. Fowlers System sei durch diese neue Erfindung vollständig vernichtet. Auf dieses hin wird der Gutsinspektor von Kirschgarthausen eiligst zu dem hessischen Landwirt geschickt, welcher ihm die gleiche Historie vorschwefelt. Der Inspektor in seiner begreiflichen Herzensangst berichtet im Stile des delphischen Orakels; und als ich zurückkam, war's halbbeschlossene Sache, uns mit der schließlichen Entscheidung jedenfalls bis zum nächsten Frühjahr hinzuhalten, um in der Zwischenzeit das neue Wunder prüfen zu können.

Ihr könnt Euch denken, daß ich nicht wenig erbost war. Ein Besuch bei den Direktoren in Waghäusel half wenig; sie fühlten sich durch den Verwaltungsrat gebunden. Ich stieg daher dem Mitglied des Rats, das die Suppe eingerührt hatte, zu Leib. Dies wirkte. Er übernahm schließlich selbst die Aufgabe, das Einhalten des Vertrags mit Fowler durchzusetzen. Nachdem mir sodann die Herren noch etliche Prozent an den Kosten des Apparats abgezwackt hatten, war die Sache geregelt und wir schieden in Frieden und

Freundschaft. — Wie zuwider mir aber diese Handelsgeschäfte sind, kann ich in parlamentarischen Worten nicht aussprechen.

In den letzten Tagen kam auch nach manchen Schwierigkeiten die Gesellschaft für Seilschiffahrt auf dem Rhein zu stande. Es war die höchste Zeit, denn mit dem 1. Dezember lief unsere bisherige Konzession ab. Einige Bankhäuser hatten sich dahin vereinigt, 600000 Taler zu geben, sobald von anderer Seite ebenfalls 600000 Taler gezeichnet würden. Die Schiffer aber konnten nur 420000 Taler zusammenbringen. Doch war es in aller Stille gelungen, die Verlängerung unserer Konzession bis zum 1. April 1872 in Berlin zu erwirken, und gestern erhielt ich von de Mesnil die Nachricht, daß der Gesellschaftsvertrag glücklich unterzeichnet worden ist. So gelangt dies und jenes doch schließlich an ein Ziel.

49.

London, den 23. Januar 1872.

Das große ägyptische Bewässerungsprojekt ist fertig: einundzwanzig Blatt Zeichnungen und eine dickleibige Denkschrift erläuternden Inhalts; alles was man vom geduldigen Papier erwarten kann. Dagegen ist meine nächste Aufgabe im Lande der Pharaonen in ägyptische Finsternis gehüllt. Die neubestellten vizeköniglichen Dampfpflüge, deren Maschinen zugleich als Straßenlokomotiven zur Beförderung von Zuckerrohr dienen sollen, sind abgegangen. Es gelingt jedoch nicht herauszufinden, wohin sie von Alexandrien aus geschickt werden sollen. All das muß die Zeit erst zeigen. An Geduldsproben wird es nicht fehlen.

Ihr wißt, daß wir vor zwei Jahren die Bestellung auf

zwei der riesigen Zuckerfabriken übernehmen mußten, die entlang dem Nil errichtet werden sollen. Die erste wird bei Feschna in Mittelägypten aufgestellt. Photographien, welche vor einer Woche eintrafen, zeigen zunächst noch eine wogende See von Kesseln, Röhren, Walzen, Pfannen u. dgl. Und doch soll noch in diesem Jahr dort Zucker gemacht werden! Wenn dies wahr wird, so hat Ägypten seine alte Wunderkraft noch nicht verloren.

50.

Hotel Abbat Alexandrien, den 3. Febr. 1872.

Glücklich habe ich das alte Land am alten Fleck wiedergefunden. Die Reise war kurz genug für ihre Länge. Solche Reisen sind unter Umständen recht öd und leer, wenn man sie mit den fast vergessenen Fahrten im Postwagen und Segelschiff vergleicht. Damals war man Mensch, mit Menschen. Jetzt ist man eine unbehagliche Baumwollenballe; ein richtiger Frachtbrief ist alles, was dabei nötig ist.

Mittwoch abends acht Uhr verließ ich London. Die Nacht zuvor hatte ein Hurrikan über England gefegt, so daß in meiner Straße, in Sloanestreet, eine Frau von einem Schornstein erschlagen worden war. Ich bereitete mich deshalb in Ergebung auf vier Stunden schwerer Seelenleiden vor und war aufs angenehmste überrascht, ungeschlagen durchzukommen. Der Wind war mit uns, was einen gewaltigen Unterschied macht. Trotzdem bezahlte alles um mich her dem Meer den üblichen Zoll. Um so größer war mein eigenes Selbstgefühl.

Ostende wäre reizend im Mondschein, wenn einem nicht so katzenjämmerlich zumut wäre, — ein Gefühl, das selbst in Brüssel noch nicht weichen wollte. Freund Schwarz sah

ich auf dem Kölner Bahnhof. Er ist damit beschäftigt, sechstausend Aktien für die neue Rheingesellschaft zu unterzeichnen, deren Direktor er selbstverständlich geworden ist. Bis Frühjahr 1873 hofft er vier Schleppdampfer im Gang zu haben.[1]

Nach einer Stunde ging's weiter, im Mondenschein den Rhein hinauf und morgens früh neun Uhr war ich in München. Ein sonniger Tag brachte mich bis aufs Brennerjoch, wo es wieder Nacht wurde. Schade! Um fünf Uhr früh kamen wir nach Verona, hatten dort aber infolge eines Bahnunfalls einen Aufenthalt von drei Stunden, der von den italienischen Reisenden mit heftigem Gebärdenspiel ausgefüllt wurde und selbst eine deutsche Geduld prüfte. Die weitere Folge war, daß wir den Anschluß in Padua versäumten und dort von elf bis fünf Uhr liegen mußten. Dies gab mir Zeit, sechs Kirchen zu besuchen und den Gebeinen des Evangelisten Lukas nicht in der besten Stimmung meine Verehrung zu erweisen.

In Bologna wurde es abermals Nacht und in Ancona brach der vierte Reisetag an. Man gewöhnt sich an alles, so daß ich weniger müde erwachte als am ersten. Allein in meinem Wagen konnte ich die halbe Ostküste Italiens behaglich an mir vorüberziehen lassen. Doch wollte der italienische Himmel sich nicht geltend machen und so kam auch die italienische Erde nicht zu ihrem Recht. Indessen ist die Fahrt von Ancona bis Foggia schön und eigentümlich bei jedem Wetter. Links das Meer, das häufig die Bahn be-

[1] Bild 1 (Titelbild) zeigt einen der von Direktor Schwarz konstruierten Seildampfer, im Begriff an St. Goar und Rheinfels vorüberzufahren. Dort hat die Gesellschaft einen eigenen Hafen für ihre Tauer angelegt, die zwischen Ruhrort und Bingen in Tätigkeit traten.

spült, im Vordergrund rechts ein Hügelland, mit mittelalterlichen Städten auf den Bergeshöhen und römischen Wachttürmen, die wie verlorene Posten da und dort an die Größe der alten Zeiten erinnern. Im Hintergrund die schneeige Kette der Apenninen, trotzige Berge, denen man nichts vom weichen Süden anmerkt. Nach zehn Uhr abends war Brindisi erreicht, das bei Nacht stille genug ist. Die beiden Boote, das englische und italienische, warteten schon rauchend der Abfahrtsstunde. Ich legte mich, nicht mit Unbehagen, obwohl mit geheimem Grauen die Schiffsatmosphäre einatmend, zum erstenmal nach längerer Zeit wieder zu Bette.

Die Überfahrt war peinlich. Sogar der dritte Schiffsoffizier wurde seekrank. „Wenn das am grünen Holz geschieht!" Überdies fährt man nur dreieinhalb Tage lang, hat also keine Zeit, wieder wohl zu werden. Jedermann war glücklich, als die Leuchttürme und die weiße Häuserreihe von Alexandrien auftauchten, die mir wie alte Bekannte erschienen, von denen ich gestern Abschied genommen hatte.

Der Vizekönig befindet sich zur Zeit in Minieh und schickt mindestens zwei Telegramme täglich, um den Leuten hier Füße zu machen. Drei Beis überwachen mit Zittern und Zagen das Verladen meiner Sachen. Es scheint, daß ich mit meinen 330 Kisten schneller nach Oberägypten komme, als zu erwarten war. Die Beis liegen sich jeden Tag ein paarmal in den Haaren; wenn man sie allein hat, ist jeder einzelne ein Bild der Verzweiflung. Im Oberland muß es bunt aussehen. Der Mafetisch der Provinz, Akusch Bei, sitzt, weil er £ 100000 gestohlen haben soll. Von den neuen Zuckerfabriken ist keine fertig geworden und von den zwei

großen alten (Minieh und Rhoda) ist die eine zur Reparatur in Stücke genommen, so daß Tausende von Morgen Zuckerrohr hoffnungslos auf den Feldern stehen.

In der Einsamkeit von Minieh wird mir Zeit bleiben, mehr davon zu erzählen. Hier geht sie mir so knapp zusammen, daß ich kaum meine alten Freunde, die Nadel der Kleopatra und die Pompejussäule besuchen konnte. Doch kroch ich heute in den Katakomben herum, welche die Araber leider in unanständiger Weise mißbrauchen und so die Studien des Altertumsforschers durch moderne Zutaten unnötig erschweren.

51.

Minieh, den 25. Febr. 1872.

Wohl mir! Ägypten ist noch immer das wunderliche Land, worin auch Alltägliches einen komisch-pathetischen Anstrich bekommt: ein fortwährendes Zusammenstoßen von Gegensätzen, ein kochendes Gemisch von Erhabenem und Lächerlichem. Daran mitzukochen ist jedoch nicht immer das Angenehmste, was einem Menschen blühen kann.

In Kairo hatte ich das Nötigste für meine Leute einzukaufen. Die Stadt wimmelte von alten Bekannten und setzte mich mit dem veränderten Gesichte ihrer neuen Stadtteile in Erstaunen. Ein französisches Theater, eine Oper, ein Zirkus, ein Park, eine Nilbrücke, Häuser und Straßen, wo früher Stachelbirnen und Palmen wucherten. Indessen ließ mir das Herumrennen nach Betten und Bettstellen, nach Schüsseln und Töpfen, Köchen und Hausdienern kaum Zeit zu einem Ritt nach Schubra, das still, zerrissen und verlassen in seinem grünen Klee und seinen staubbedeckten Sykomoren hindämmert. In meinem einstigen Haus wohnt ein

sprachloses Geschöpf, das Seidenraupen züchtet. Sic transit etc.

Von Minieh aus wurde versichert, daß daselbst zwei allerdings leere Häuser für mich und meine Leute zur Verfügung stünden. Was dies heißen will, kennen wir. Auch sei der Vizekönig noch dort und daher alles in fieberhafter Geschäftsaufregung und Ungeduld.

Meine sieben Sachen waren schließlich beisammen und wurden nicht ohne Schwierigkeit in drei Wagen nach dem Bahnhof der Gesira befördert. Am gleichen Abend kamen meine Leute von Alexandrien und am folgenden Morgen machte sich die kleine Karawane auf den Weg.

Die Bahn, welche derzeit in Rhoda, zwanzig Meilen oberhalb Minieh endet, ist ganz neu. Es ist daher verzeihlich, daß ich die Reise mit einem Mißgriff anfing und, da wir nachmittags drei Uhr in Minieh ankommen sollten, nicht Mundvorrat für mehrere Tage mitnahm. Ein Sonderzug, auf den ich gerechnet hatte, fuhr ab, während unser Gepäck gewogen wurde. Der nächste Zug ging drei Viertelstunden nach der im Fahrplan bestimmten Zeit ab. So kamen wir um halb zehn allmählich in Bewegung.

Am linken Nilufer hinauffahrend, begrüßte mich die ganze Reihe der Pyramiden von Giseh, Abusir, Sakkara und Daschur wie alte Freunde. Das ist ein Stückchen Erde, an dem trotz Eisenbahn und Dampfboot, trotz Zucker und Baumwolle die Zeit spurlos vorübergeht. Weiter hinauf beschränkt sich das Interesse der Fahrt auf gelbe Wüstenberge, grünen Klee und Dattelpalmen, an denen man sich immer wieder freut, als wären sie schlanker und grüner als unsere Tannen, was sie beides nicht sind.

Gut war es, daß in demselben Wagen mit mir drei

Engländer reisten, welche dem Stamm der klugen Jungfrauen angehörten; sonst wär' ich vielleicht am ersten Tag dieser Expedition verhungert. Außer Zwiebeln und Orangen war unterwegs nichts Eßbares zu finden und statt um vier Uhr nachmittags kam unser Zug um elf Uhr nachts in Minieh an. Dies war nichts Ungewöhnliches. Als ich einige Tage später den Stationsvorstand von Minieh fragte: „wann eigentlich dieser Zug ankommen solle?" sah er mich verwundert an. „Wer kann das wissen, o Herr? Vielleicht in einer Stunde, vielleicht in drei Stunden, vielleicht morgen früh. Es steht in Gottes Hand."

Vom Bahnhof führte uns ein Maurermeister in ein kleines griechisches Kneipchen, dessen Geruch mir über sechs Jahre herüber schwer aufs Herz fiel. Doch bekamen wir etwas zu essen und flüchteten für den Rest der Nacht auf das Deck eines Nildampfers, wo wir kühle, wenn auch zweifelhafte Lagerstätten fanden.

Unser Haus beruhte auf einem Mißverständnis. Dagegen hatte der Mafetisch merkwürdigerweise für Zelte gesorgt: ein großes und drei kleinere. Somit gingen wir zunächst ans Zeltaufschlagen. Meine Leute nahmen vom großen Besitz; ich nahm eines der kleinen, der Koch den Rest. So steht die Sache noch. Nachts ist es unter diesen Zelten ziemlich kalt, bei Tag zu heiß. Doch kann man's ertragen, und seitdem uns ein Zimmermann Stühle und Tische angefertigt hat, läßt sich leben.

Mitten in dieser Robinsonade überraschte mich Mr. Fowler, der von Feschna (unserer im Werden begriffenen Zuckerfabrik) gekommen war. Etwas Wunderliches hatte sich dort zugetragen. Ein Mr. Rousseau, früherer Ingenieur am Suezkanal, hatte dem Vizekönig für den Mahmudje-



Gez. September 1872. Bild 8, siehe Seite 94.

Maschinenwerkstätte in Streikzeiten.



Gez. Oktober 1874. Bild 10, siehe Seite 150.

Steppe bei Bielaja Zerkow. Ukraine.

kanal (zwischen Alexandrien und Kairo) Kettenschiffahrt vorgeschlagen. Zufällig erwähnte dies der Vizekönig in Fowlers Gegenwart, der sofort für die Tauerei eintrat und bemerkte, daß ich dem Vizekönig die Sache erklären werde. Zum Glück hatte ich Zeichnungen bei mir und die Folge ist, daß ich soeben von einer langen Audienz bei Ismael Pascha komme. Seine Hoheit war überaus gnädig und ein gewisser Frederic-Pascha erhielt Befehl, sich unverweilt nach Belgien zu begeben, um dort die Sache zu studieren. Am gleichen Abend wurde bestimmt, daß einige der neuen Dampfpflüge dem Vizekönig sofort in Tätigkeit gezeigt werden sollen. Rousseau holte mich noch nachts aus dem Bette, um mir dies mitzuteilen. Da war guter Rat teuer. Die fünf Pflüge, welche für Minieh bestimmt sind, bestehen aus einer Sendung von einhundertundfünfundsechzig Kisten und Kästen, Kesseln, Rädern und losen Stücken aller Art. Hiervon waren etwa achtzig angekommen, jedoch die Hälfte derselben ein paar Tage vor meiner Ankunft aus Versehen nach unbekannten Stationen weitergeschickt worden. Fowler fand es rätlich abzureisen.

Die nun folgende Woche war keine kleine Prüfung. Der verlorene Bahnzug wurde in Megagga, etliche dreißig Meilen von hier, entdeckt und kam nach drei Tagen zurück. Das Abladen der schwereren Maschinenteile an drei verschiedenen Plätzen[1], die fast unüberwindliche Trägheit, die sich jeder Bewegung entgegenstemmte, die Mißverständnisse absichtlicher und unabsichtlicher Natur und meinerseits das etwas demütigende Gefühl, wieder an einem Punkt zu beginnen,

[1] Ein Teil der verirrten Sachen kam in Nilbooten nach Minieh und wurde bei der Moschee des Städtchens ausgeladen, die mir Veranlassung zu der Skizze (Bild 7) einer echt ägyptischen Uferlandschaft bot.

an dem ich beiläufig vor zehn Jahren angefangen hatte, — es waren Tage, die ich nicht rot anstreichen werde.

Der Vizekönig ist unerwartet abgereist, gottlob! Meine Arbeiten sind endlich im Fluß und drei Apparate werden für ihn bereit sein, wenn er, wie beabsichtigt, in zehn Tagen wieder zurückkommt.

52.

Minieh, den 10. März 1872.

Die Lage der Dinge ist verworrener als je. Von den ersten fünf Dampfpflügen, die ich abzuliefern habe, sind viereinhalb fertig. Es hat aber niemand Befehl, sie zu übernehmen, so notwendig es wäre, sie in Tätigkeit zu setzen. Die weiteren fünf Apparate liegen zwischen hier und Alexandrien zerstreut. In Alexandrien scheint eine Weisung vorzuliegen, dieselben (wieder etliche hundertsiebzig Kisten) nach Minieh zu senden. In Minieh ist jedoch kein Befehl vorhanden, sie abzuladen. Seit etlichen Tagen steht nun der erste Zug mit fünfundzwanzig Kisten hier, während etwa hundert Kisten von Alexandrien abgegangen sein sollen und ohne Bestimmung im Lande umherirren.

Meine fertigen Apparate stehen in Schlachtordnung auf dem nächstgelegenen Zuckerrohrfeld und warten auf den versprochenen Ausstellungstag. Der Vizekönig wartet in Kairo darauf, daß gleichzeitig Versuche mit verschiedenen Transportvorrichtungen gemacht werden können, die das Zuckerrohr vom Feld nach den Fabriken befördern sollen.

Wenn es ein Trost ist, Leidensgefährten zu haben, so geben mir die armen Erfinder der Transportvorrichtungen diesen Trost. Unser kleines Lager besteht jetzt aus sieben Zelten, in denen unchristlich viel geschimpft und geflucht

wird. Aber ich hoffe, es ist verzeihlich. Auch die Geduld des Christen hat ihre Grenzen.

Nehmt statt zwanzig nur ein Beispiel: Mit jeder unserer Maschinen kommt wohlverpackt eine Kanne Öl, die uns über den Bedarf während des Montierens hinweghilft. Diese Krüglein sind aber nicht aus Sarepta und werden von den Arabern fleißig benützt, ihre Suppen damit zu schmelzen. Ich war deshalb vorgestern genötigt, von der Verwaltung für die weiteren Arbeiten zehn Pfund Öl zu verlangen, und begab mich mit meinem obersten Maschinenwärter nach dem Magazin, um die Sache zu beschleunigen. Nach langen Verhandlungen mit einem Schreiber und zwei Magazinverwaltern wurde uns deutlich, daß diese Beamten nicht in der Lage waren, uns selbständig Öl zu verabreichen (sie saßen dabei auf zwei vollen Fäßchen), und daß wir uns zunächst an eine höhere Stelle zu wenden hatten. Dieselbe fand sich in einem Nachbarhause, dessen Räumlichkeiten an einen deutschen Schafstall erinnerten. Dort saßen zehn Schreiber, nach orientalischer Sitte mit dem Kopfe wackelnd und die Rechnungen, die sie abschrieben, laut vor sich hinsingend. Der Oberschreiber bedauerte mit vieler Höflichkeit, daß der Amtsvorstand noch nicht gekommen sei. „Fattach!“ (Nehmen Sie Platz!) hieß es, wie gewöhnlich. Fünf Minuten später entdeckte mein Maschinist den ersehnten Herrn am Horizont. Wir stürzten ihm nach und fingen ihn. „Ich brauche zehn Pfund Öl, o Effendi, und ich muß zehn Pfund Öl haben!“ erkläre ich, mit verbissenem Grimm. — „„Mit Vergnügen, o Herr; aber ich bin im Begriff, auf die Bahn zu gehen, wo ich einen teuren Freund erwarte. Heute nachmittag will ich diese Angelegenheit bereinigen oder morgen.““ — „Nicht morgen brauch' ich Öl, o Effendi, sondern

jetzt, sogleich!" sag' ich mit steigender Wut. — „„„Bedenke, o Fremdling (sagt er), alles hat seine Zeit! Sobald der Bahnzug angekommen ist"'", u. s. w. Schließlich bring ich's doch dahin, daß er mir einen seiner zwei Diener, die mit Stöcken bewaffnet hinter ihm drein wandeln, mitgibt, um dem Oberschreiber amtlich zu erklären, daß ein wirkungsvoller Brief an die Magazinverwalter geschrieben werden solle. Wir drei, ich, mein Maschinenwärter und der Bestockte, eilen somit nach dem Schafstall zurück. Dort wird die Sache wieder durchgesprochen und der höfliche Oberschreiber präsentiert mir plötzlich ein Papier, das er unterzeichnet haben will und aus dem ich die Zahl fünfzehn deutlich herauslese. „Was hat das zu bedeuten?" frag ich natürlich. „„„Es ist bekannt, o Herr (sagt er lächelnd), daß du vor drei Tagen fünfzehn Stück Balken, zehn kleine und fünf große, gebraucht hast, um deine Maschinen von dem Fluß nach dem Feld zu befördern. Da dieselben meistens zerbrochen sind, so bitte ich dich, den Empfang derselben zu unterzeichnen. Ich werde dir sogleich den Brief für das Öl schreiben."'" — Natürlich unterzeichnete ich, obgleich ich weder fünf lange, noch zehn kurze Balken verbraucht hatte. Aber ich war bereit, mein Todesurteil um zehn Pfund Öl zu unterschreiben. Mit dem Ölbrief ausgestattet, ging's jetzt zurück nach dem Magazin. Lange Betrachtung desselben und bedenkliches Kopfschütteln. „Es fehlt, o Herr, die Unterschrift des Mafetischs. Wir können mit dem besten Willen dir kein Öl verabreichen." Meine Geduld war zu Ende. Ich schickte den Zettel durch den Maschinenwärter zum Mafetisch und ging anderen Geschäften nach. Nach einer Stunde kommt der Mann wieder. Der Mafetisch war über Land, „kommt aber nachmittags noch nach Hause." Abends endlich, um fünf Uhr,

finde ich meinen Maschinenwärter gemütlich hinter einem alten, verstaubten Kessel, wo er sich sein Abendessen mit dem glücklich erbeuteten Öl kocht.

Daß sich jedoch unser Dasein nicht ganz in den Sand dieser traurigen Wirtschaft zu verlieren gedenkt, wurde mir gestern nachmittag klar. Wir hatten unsere Maschinen nach einem Felde zu bringen, wobei ein tiefer und breiter Kanal, der neugegrabene Ibrahimieh zu überschreiten war. Über denselben führt eine Eisenbahnbrücke sowie ein leichter Holzsteg ohne Geländer. Für die Maschinen konnte ich die erstere benützen; für die großen Geräte war nur der letztere verwendbar. Ich stellte deshalb eine der Maschinen am jenseitigen Ufer auf und zog mittels des Drahtseils langsam und vorsichtig einen Apparat um den andern über das Wasser. Ein Deutscher, welcher bei mir in Sachsen seine ersten Pflugstudien gemacht hatte, steuerte die Pflüge. Wir hatten bereits vier derselben glücklich drüben, als beim fünften durch eine unglückliche Bewegung das Geräte samt dem Mann über die Brücke ins Wasser stürzte. Der Pflug hatte sich vollständig überschlagen. Ein Teil desselben war an der Oberfläche sichtbar, aber der Mann tauchte nicht auf. Ich sprang nach, fand aber unter Wasser nur einen Rock, in den Pflugmessern hängend. Als ich auftauchte, schwamm nur ein Tarbusch und ein Hut trostlos auf der Oberfläche. Einige Araber waren jedoch im Begriff, uns nachzuspringen. Als ich zum zweitenmal heraufkam, hatten sie den bereits ohnmächtigen Mann schon fast am Ufer. Eine halbe Stunde später war er wieder im stande zu gehen. Auch der versunkene Pflug steht heute im Feld und das ganze Abenteuer erscheint mir nur noch wie ein böser Traum.

Soeben bekomme ich Nachricht, daß die fünf übrigen

Dampfpflüge in Feschna, fünfzehn Meilen unterhalb Minieh, abgeliefert werden sollen. Die Verwirrung wird dadurch nur um weniges bodenloser. Ich sehe ihr mit Ruhe entgegen, Beruf und Pflicht sind nun einmal die ersten Gebote für den Mann; je weniger er darüber sentimentalisiert oder gar philosophiert, desto besser für ihn und den Beruf. Damit will ich nicht in Abrede stellen, daß es nachgerade unerträglich heiß wird. Manchmal versuche ich das schöne Lied zu brummen:

„Ins Kloster will ich gehen,
Da liegt ein kühler Wein“.

Aber es geht nur in Gedanken; meine Kehle ist zu trocken.

53.

Megagga, den 12. April 1872.

Wie ich und meine fünf letzten Dampfpflüge nach Megagga kamen, könnte nur in einer modernen Odyssee würdig genug besungen werden. Da von der Rückkehr des Vizekönigs nach Minieh noch immer nichts verlautete, stellte ich die dortigen Maschinen in militärischer Ordnung auf ein freies Feld und überließ sie ihrem Schicksal. Kaum damit zu Ende erhielt ich ein Telegramm von Rousseau: auf den Wunsch Sr. Hoheit sofort nach Kairo zu kommen. Dort zeigte sich nach mancherlei Herumstehen und vielen Salams, daß ich mich mit Fedrigo Pascha, dem früheren Kontreadmiral der ägyptischen Flotte, über Seiltauerei unterhalten solle. Der Mann, der offenbar einer Vergnügungsreise nach Europa freudig entgegensah, war von der Vortrefflichkeit des Gedankens leicht zu überzeugen und reiste nach London ab, um — da seine Frau eine Engländerin ist — von dort aus die Sache in Belgien zu studieren.

Nun bat ich Rousseau Bei, mir ein Schreiben an den Mafetisch von Feschna mitzugeben, um den Mann amtlich davon zu unterrichten, daß er, wie nunmehr bestimmt schien, gleichfalls mit fünf Dampfpflügen gesegnet werden solle. Diese waren ursprünglich nach Minieh gesandt worden und teilweise dort angekommen. Das Zurücksenden nach Feschna versprach allerdings einen Zustand der Verwirrung, der mich mit wachsender Besorgnis erfüllte.

In Feschna angekommen, fand ich, daß der dortige Mafetisch bereits zwei Bahnzüge voll meiner Sachen erhalten hatte. Der eine war halb abgeladen, aber eben im Begriff, wieder beladen zu werden. Es stellte sich heraus, daß der Mann, erschreckt durch die Ankunft von Zügen voll Maschinen, von denen er nichts wußte, nach der nächsten Amtsstadt und Zuckerfabrik Megagga gegangen war, und sich mit seinem dortigen Amtsgenossen und dessen Mechaniker, einem unserer alten Leute aus Leeds, beraten hatte. Dabei verabredeten sie sich, alles nach Megagga zu schicken. Dort fand ich einen dritten mir gehörigen Bahnzug ebenfalls bereits halb entladen. Da Megagga manche Erleichterungen für die Zusammenstellung schwerer Maschinen bietet, die in Feschna nicht zu haben sind, so ergab ich mich in die Veränderung mit Vergnügen und fuhr nach Feschna zurück, um den Leuten dort Füße zu machen. Mittlerweile hatte jedoch der Mafetisch von Feschna Rousseaus Brief studiert und wollte nunmehr in gerechter Angst das bei ihm liegende Material nicht mehr gehen lassen. Weiteres Schreiben an Rousseau; dritte Änderung des Bestimmungsorts. Und so befinde ich mich endlich hier und habe fast alle meine sieben Sachen beisammen. Ein Wagen steht zwar noch in Feschna; vier Wagen sollen in Beni Massar liegen; etliche sind in

Minieh und ein halbes Dutzend Räder und Kisten befindet sich wahrscheinlich in Alexandrien zwischen Hafen und Eisenbahn. Da habt Ihr ein Bild mohammedanischer Verwaltungstätigkeit und christlicher Geduldsprüfungen, unter denen ich lebe und leide.

54.

Megagga, den 26. April 1872.

Mein hiesiger Aufenthalt geht seinem Ende entgegen, das ein merkwürdiger Umschwung der Verhältnisse beschleunigt.

Ihr wißt, wie ich anfänglich hin- und hergeschoben wurde, weil keiner der Bezirksvorsteher mit meinen Maschinen zu tun haben wollte. Das hat sich jetzt mit einem Schlage geändert. Jede der Maschinen wird, sobald sie aus meiner Hand kommt, ergriffen und von dem einen oder andern dieser Herren im Triumph davongeführt. Das Geschrei und Gestreite der Mafetische, der Nasirs und ihrer Mechaniker, der Schreiber und Magazinverwalter, welche sich die Sachen gegenseitig zu entreißen suchen, ist herzerfreuend und ohrzerreißend. Allah und der Prophet werden zu Hülfe gerufen; zahllose Briefe und Empfangsscheine werden feierlich geschrieben und nach einer halben Stunde wütend zerrissen. Es ist eine Katzenkomödie ersten Rangs.

Das kam so: Die Strecke Mitteläguptens von Rhoda bis Bibe, welche die Hauptzuckerpflanzungen des Vizekönigs enthält, wird von einem erst vor etlichen Jahren gebauten Kanal, dem Ibrahimieh, bewässert. Alljährlich versandet die obere Mündung dieses Kanals, der sein Wasser sechzig Meilen oberhalb Rhoda aus dem Nil nimmt, und in diesem Jahr kam noch dazu, daß der Nil ganz ungewöhnlich nieder

steht. Seit ein paar Wochen fängt das Pflanzen des Zuckerrohrs an und plötzlich kommt es den Leuten zum Bewußtsein, daß ihnen das nötige Wasser nicht auf die Felder läuft.

Jetzt, wie vorher nach Kamelen und Feldeisenbahnen, wird geschrieben und telegraphiert: „Wo ist Wasser? Wie bekommt man Wasser? Pumpen! Pumpen!“ Vergessene und versandete Zentrifugalpumpen, die zu hunderten vorhanden sind, werden ausgegraben, alte Dampfpflugmaschinen herbeigeschleppt, die großen stationären Pumpen, welche der Ibrahimieh entbehrlich machen sollte, wieder hergerichtet. Beis und Paschas rennen wie besessen im Land auf und ab. Jedermann befiehlt, streitet, flucht, doch mit jedem Tage kommt das neugepflanzte Rohr seinem Tode näher; mit jedem Tage sinkt das Wasser im Ibrahimieh sowohl als im Nil um ein paar Zoll tiefer.

Bei dieser Gelegenheit erinnert man sich auch der neuen Dampfpflugmaschinen. Sie sind plötzlich ein Gegenstand des wärmsten Interesses geworden und finden reißenden Abgang. Obgleich sie wohl nie mehr zu ihrer eigentlichen Bestimmung zurückkehren werden, ist die Sache für mich keineswegs unangenehm. Chim Pascha, der höchste Beamte der Provinz, bemerkt weise, daß es ja, wenn die Pflugzeit wiederkomme, „noch mehr solcher Maschinen in England gebe“. Der Mann hat recht.

Das Empfangsbescheinigungsfieber scheint auch mich ergriffen zu haben. Ich ließ mir soeben von dem hiesigen Bezirksvorsteher einen arabischen Zettel geben, auf dem geschrieben steht, daß heute der zehnte unserer Dampfpflugapparate bestellungsgemäß abgeliefert worden sei. Der Mann versteht von einem Dampfpflug so viel als ich von der innern Beschaffenheit des Sirius. Sein Zettel aber

wird bei den Londoner Bankiers des Vizekönigs Goldes wert sein. Morgen kann ich in Frieden abreisen.

55.

Wien, den 13. Mai 1872.

Von Megagga weg durch Kairo und Alexandrien war es eine förmliche „wilde Jagd", um den Triester Dampfer noch zu erreichen. Ich verlor buchstäblich den Hut dabei und erreichte österreichischen Grund und Boden als halber Ägypter im Tarbusch. Doch hatte ich Zeit, mich auf dem Schiffe zu erholen. Das Meer war glatt und sonnig, sechs volle Tage lang. Selbst die kahlen Berge Griechenlands und Dalmatiens versuchten etwas grünlich zu lächeln und in Korfu blühte ein Paradies.

Mein plötzlicher Aufbruch wurde durch ein unerwartetes Zwischenspiel beschleunigt. Infolge der ausbrechenden Wassersnot schrieb ich an Mr. Smart, unseren Hauptagenten in Alexandrien, einen beim Vizekönig hochangesehenen Mann: „ob er es jetzt, wie ich, für rätlich halte, mit dem großen Bewässerungsbericht hervorzutreten?" Anstatt mir seine Ansicht mitzuteilen, schrieb Smart an den Kabinettschef des Vizekönigs, daß ich einen solchen Bericht vorzulegen hätte. Mittlerweile hatte ich hierüber auch nach Leeds geschrieben und erhielt umgehend zwei Telegramme: „unter keinen Umständen den Bericht vorzulegen". Nun konnte aber jeden Augenblick ein vizeköniglicher Befehl kommen, mich mit meinem Bericht in Kairo einzufinden. Ein drittes Telegramm, das mir zeigte, wie sehr die beiden ersten ernst zu nehmen waren, bestimmte mich, das einzig sichere Mittel anzuwenden, das mich aus der Verlegenheit ziehen konnte, und alsbald die Flucht zu ergreifen. Und so reiste ich in Megagga ab,

war einen halben Tag in Kairo, eine halbe Nacht in Alexandrien und am Montag auf dem Wege nach Europa. Erst in London werde ich die Gründe erfahren, die zu jenen Telegrammen führten. Die Verhältnisse sind so verwickelt, daß man sich die Sachen oft kaum schreiben kann. Vermutlich ist ein Streit zwischen unserem Geschäft und des Vizekönigs beratendem Ingenieur in London ausgebrochen, den weiter zu verschärfen nicht in unserem Interesse läge, was durch unser Eingreifen in die Bewässerungspläne der Regierung wohl der Fall gewesen wäre.

Jedenfalls bin ich froh, daß ich mir den Staub dieses grausigen Wunderlandes wieder von den Füßen schütteln konnte. So ändern sich Bilder, je nach der Beleuchtung.

56.

Leeds, den 21. Juli 1872.

Sechs Wochen ruhiger Arbeit am Reißbrett, mit gelegentlichen Besuchen von London, wo sich amerikanische Tauereiunternehmungen regen, daneben kleine Erholungsausflüge im Norden Englands, das an altersgrauen Bauten und immergrünen Landschaften mehr bietet, als man ahnt, haben mein inneres und äußeres Gleichgewicht wieder hergestellt. Die Ausstellung der englischen Landwirtschaftsgesellschaft war in diesem Jahr zu Cardiff, in Südwales, wo ich den Versuchen mit Dreschmaschinen beiwohnte, die nicht weniger großartig waren als die der Dampfpflüge im vorigen Jahr. Mit Genuß beobachtete ich, wie sich viele meiner Bekannten abmühten, während ich nichts zu tun hatte, als sorglose Aufzeichnungen und schlechte Witze zu machen und den Charakter von Menschen und Maschinen zu studieren, welche beide genug zu raten und zu verwundern gaben.

Dazwischen fiel ein Ausflug nach der Tintern-Abtei, einem zerstörten Kloster, das im Tal der Wye versteckt liegt. Prachtvolle Klosterruinen, wie man sie in Deutschland kaum findet, sind eine überraschende Eigentümlichkeit Englands. Die schlanken Säulenschäfte, die mächtigen Spitzbogenfenster, die sich aus dem dichten Immergrün emporringen, der träumerische Frieden über dem stolzen Grabe einer von uns — ich spreche von Menschen, die seit sechs Tagen Lokomobilen bremsten und Umdrehungen zählten — unverstandenen, vergessenen Zeit: es war alles da und grünte und träumte, unbekümmert um das Treiben über dem nächsten Berge, und unbekümmert darum, ob eine einzige Seele seit ein paar Jahrhunderten diese träumerische Stille verstanden hat. Es ist gut, daß die Natur träumt und trauert, denkt und dichtet, auch wenn sie keinen Verleger findet und keine zweiten Auflagen. Wo wäre die Welt in fünfzig Jahren, wenn auch sie es aufgäbe und eine praktische Natur würde?

Auf dieses Zwischenspiel folgten zur Abkühlung die eigentlichen Ausstellungstage mit ihrer Papageienarbeit. «Solamen miseris etc.» — es ist, glaub' ich, das einzige Sprüchlein, das mir von dem Erzfeinde meiner harmlosen Jugend noch in Erinnerung blieb. Aber es ist ein Trost, wenn man die Häupter der ersten Fabriken des ersten Industriestaats, mit ihren Katalogen in der Hand und dem Schweiß auf der Stirne, einem wohlwollenden Herrn die Vorzüge eines Wendepflugs oder einer Patenthäckselmaschine auseinandersetzen sieht und der fremde Herr nach einer halben Stunde freundlichen Kopfschüttelns schließlich seine Karte hervorzieht und sich als Schuhmacher von Cardiff entpuppt. Doch in England erklärt das Zauberwort: „Trade“ (Geschäft) sowohl dies als alles andere.

In Leeds bin ich derzeit mit Entwürfen verschiedenster Art beschäftigt, um in unseren Werkstätten künftig mit Maschinen zu machen, was bisher noch Handarbeit war, oder durch neue Mechanismen die Leistungsfähigkeit unserer alten Werkzeuge zu verdoppeln. Es sind dies natürliche Folgen der Arbeitsverhältnisse. Die Leute sind entschlossen, mehr Geld zu verdienen und weniger zu arbeiten. Das eine ist berechtigt und wird auch von den Fabrikherren nach allen Richtungen hin bereitwillig zugestanden. Das andere bringt uns in schwere Not. Der erste Schritt in dieser Richtung war die jetzt überall siegreiche Neunstundenbewegung. Bei Akkordarbeit machte dies fast keinen Unterschied. Jetzt aber beschlossen die Leute, daß keine Überzeit mehr gearbeitet werden dürfe. Damit war die Leistungsfähigkeit einer bestehenden Fabrik um ein Fünftel oder ein Sechstel vermindert und es bleibt nichts anderes übrig, als entweder sich einfach in diese Tatsache zu fügen, oder die Fabrik zu vergrößern, mehr Raum und mehr Werkzeugmaschinen anzuschaffen, mehr Leute einzustellen. Auch dies ist schließlich eine bloße Geldfrage. Es muß ein größeres Kapital angelegt werden, um denselben Umsatz zu erzielen; oder es hat dieselbe Leistung der Fabrik für eine größere Anzahl von Arbeitern Brot zu schaffen. Alles dies ist unter den gegenwärtigen Verhältnissen bis zu einem gewissen Grad berechtigt. Die Geschäfte sind im letzten Jahre glänzend gegangen. Die Art aber, wie sich die Arbeiter an dem Gewinn solcher Ausnahmsjahre zu beteiligen suchen, ist das Unglück. In den Kohlendistrikten, wo die Löhne reißend gestiegen sind, besteht die einzige Folge darin, daß die Leute anstatt fünf oder sechs Tage, nur vier Tage in der Woche arbeiten, und dabei ist diese Klasse des Volks hier noch

weniger als in Deutschland befähigt, die gewonnene freie Zeit vernünftig zu benützen.

Wo das hinaus will? England wird mit jeder Woche um zwei Millionen Pfund reicher. Schon jetzt ist es der Kapitalist der Welt. Geht es so weiter, so muß in dreißig Jahren das Land soviel Zinsen von der übrigen Welt bekommen, daß, wenn dieselben gleichmäßig verteilt wären, kein Mensch mehr zu arbeiten brauchte. Dies fühlen wohl auch unsere Arbeiter, denn jede große soziale Bewegung ist die Folge eines dunkeln Naturinstinktes, und um durch den plötzlichen Übergang vom Arbeiten zum Nichtstun ihrer Gesundheit nicht zu schaden, suchen sie etwas voreilig das unvermeidliche Millennium schrittweise einzuleiten.

Soeben war wieder eine Abordnung der Leute bei Greig. Er sagte ihnen, „daß er im Punkte der Überstundenfrage nicht nachgeben werde. Er wolle lieber in einem Schubkarren zur Hölle fahren.“ Worauf sie mit langen Gesichtern und dem Eindruck abzogen, daß es dem Mann ernst sei.

57.

Lundenburg (Mähren), den 1. Okt. 1872.

Der herzbrechende Anblick einer großen Maschinenfabrik, die ein Streik lahm legt[1], der Kampf um die tägliche Arbeit mit Lehrjungen und fremden, ungeschulten Leuten, der Verlust unserer besten alten „Hände“, wie man sie hier heißt, die lieber verhungern, als ihre Union verlassen, hat

[1] Die Schilderungen einer Streikbewegung stellen gewöhnlich die Not und den Kampf der Arbeiter dar. Auf Bild 8 findet sich eine Skizze aus den Fowlerschen Werkstätten, die ich am ersten Morgen des großen Streiks aufnahm. Sie zeigt die Bewegung vom Standpunkt der Arbeitgeber: ein kaum weniger unerfreuliches Bild.

nicht bloß uns die Sommermonate verbittert. Manchmal schien es, die ganze Fabrik müßte darüber zugrunde gehen, aber nichts vermochte den Starrsinn dieser Yorkshireleute und Schotten auf beiden Seiten zu brechen. Erst seit ein paar Wochen sind wir aus dem Schlimmsten heraus: die Arbeiter haben für diesmal verloren, aber auch wir unsere besten Arbeiter. Es war mir eine wahre Erlösung, als es hieß, daß meine Anwesenheit in Österreich unumgänglich notwendig sei, obgleich ich schon in Leeds ahnte, daß ich vom Regen in die Dachtraufe kommen werde.

Auf dem Festlande, namentlich hier um Wien, scheint ja alles rein toll geworden zu sein. Selbst das Beste ist nicht sicher, in die Hände von Gründern zu fallen, und dieses Los scheint auch unsere Dampfpflüge betroffen zu haben. Zwei Herren — Friedländer und Frank —, die das „Gründen" aus dem FF zu verstehen scheinen, kauften vor etwa drei Monaten zwei Dampfpflüge, die sie mietweise arbeiten lassen wollten, um dadurch einer halbgebildeten Gesellschaft auf die Beine zu helfen. Sie haben nun ihre Dampfpflüge dermaßen in den Dreck geritten, daß es eine Herkulesarbeit sein wird, den Karren wieder auf festen Boden zu bringen. Herr Friedländer, ein ausgesprochenes Kind Israels, scheint hinter den Kulissen der Oper weit mehr zu Hause zu sein als auf einem ungepflügten Feld und wollte mich — liebenswürdig, wie diese Herren nun einmal sind — sofort bei Frau Wild, zur Zeit der ersten Sängerin des k. k. Hofopernhauses, einführen. Ich lehnte dies dankend ab, da ich mich weit mehr nach dem Pfiff seiner Maschinen sehnte.

Diese Sehnsucht ist mir übrigens rasch vergangen. Ich stecke nun bis über die Ohren im Morast des mährischen Alluviums. Tag um Tag vergeht im eitlen Streben, die

Fehler eines vollständig falsch angelegten Feldzugs wieder gut zu machen. Dabei stehen wir vor dem Winter, der uns den schwachen Lebensfaden vollends abreißen wird. Und wie man auch mit einem verunglückten Unternehmen zusammenhängt, etwas bleibt immer an dem Unschuldigsten hängen. An einem rußigen Kessel wird der Reinlichste schwarz. Der sogar besonders.

Einen der F.F.'schen Dampfpflüge fand ich in Hohenau, südlich von Lundenburg, schwere Felder voller Waldwurzeln pflügend, in den Händen eines Wiener Lumpen von Maschinisten, der tagweise davonlief und die Maschinen in gräßlichen Zustand geraten ließ. Ich telegraphierte zunächst um ein paar Leute von England. F.F. sah ein, daß so nicht weitergewirtschaftet werden konnte und war bereit, mit dem Pflug nach Lundenburg überzusiedeln, wo geeignetere Felder zur Verfügung standen. Jetzt aber zeigte sich eine andere Not. Lundenburg ist von Hohenau durch die Teya getrennt, die in unzähligen Armen die marschige Talsohle durchfließt. Die gewöhnliche Fahrstraße führt über acht Brücken, von denen nicht eine für uns stark genug ist. Fünf Tage lang suchte ich in einem Umkreis von fünf Stunden Mittel und Wege, um trockenen Fußes oder wenigstens ungebrochenen Halses über den Fluß zu kommen. Wie man bei einer solchen Gelegenheit von wohlwollenden Eingeborenen an der Nase herumgeführt wird, muß man erlebt haben, um es zu glauben. Ich hatte einen Geldpreis für die Angabe eines brauchbaren Wegs ausgesetzt. Die Frage war dadurch eine öffentliche, brennende geworden. An Wirtstischen schrieen sich die Leute heiser, „ob eine Brücke von Holz sei oder von Stein?“ „ob ein alter Flußarm Wasser führe oder nicht?“ Und gewöhnlich hatte der ortskundige Alte, der auf der

betreffenden Brücke oder im umstrittenen Graben geboren zu sein behauptete, unrecht.

Nun führt auch die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn von Hohenau nach Lundenburg. Diese Bahn, eine der ersten des Landes, hat jedoch keine Wagen, auf die sie unsere Maschinen laden könnte, und will uns nicht gestatten, mit eigenem Dampf über ihre Eisenbahnbrücken zu fahren. Dagegen besitzt die „Staatsbahn" einen Wagen, der hierzu geeignet wäre. Dieser eine Wagen ist, wie man mir schreibt, zur Zeit in Troppau. Er dürfte jedoch nach Hohenau kommen und uns aus unserer Mausfalle erlösen. Auf das Wann? gibt kein gemütlicher Wiener bestimmte Antwort. Und wenn er's tut, so darf man sicher sein, daß es nicht stimmt.

Der zweite F.F.'sche Dampfpflug arbeitet in Bisenz, zehn Meilen weiter östlich und hat natürlich auch eine Geschichte seiner Leiden zu erzählen. Er weiß zum Beispiel, wie es in Torfgründen aussieht, wo er gelegentlich unerwartete Untergrundstudien macht.

Daß für uns viel mehr Schaden als Nutzen dabei herauskommt, wenn man Leute, die nichts von der Sache verstehen und glauben, mit Dampfpflügen könne man Handel treiben wie mit Mausfallen und Scheren, selbständig wirtschaften läßt: das ist durch die ganze Angelegenheit ad oculos demonstriert. Man lernt eben nie aus.

58.

Wien, den 30. Okt. 1872.

Ich bin wohl, aber es geht mir sehr schlecht. Nach beträchtlicher Mühe waren endlich F.F.'s beide Dampfpflüge in bescheiden ordentlichem Gang, so daß ich Zeit hatte, mich

nach den Fortschritten in Ungarn umzusehen. Am Samstag kehrte ich zurück, um bei Lundenburg die letzten Furchen des Jahrs zu ziehen. Da — wie ein Blitzstrahl aus heiterem Himmel! — bricht eine der Maschinen mitten in der geregeltsten Arbeit plötzlich zusammen, wie ich noch keine habe zusammenbrechen sehen! Möglich, daß die Bosheit eines Arbeiters dabei im Spiel war. Mindestens eine Woche lang, bis gewisse Maschinenteile aus England angekommen sind, kann hier nichts geschehen. Wartezeiten dieser Art sind das Schwerste, was ein Ingenieur gelegentlich zu tragen hat. Ich gehe deshalb in ein paar Stunden nach Prag, um anderen Geschäften nachzuspüren, und hoffe dabei etwas ruhiger zu werden. So hat mich noch selten etwas mitgenommen. Aus richtiger Entfernung und von oben herunter gesehen, ist der Unfall eine Lappalie. Wenn man nur immer alles von oben herunter ansehen könnte!

59.

Wien, den 9. Nov. 1872.

Vorgestern war ich bei strömendem Regen in Gutenhof, wo wahrscheinlich während der kommenden Weltausstellung unsere Dampfpflüge arbeiten sollen. Es ist das zweite Gut, das ich besuche, um über dessen Tauglichkeit zu diesem Zweck mein Gutachten abzugeben. Das Schlimmste ist: die Ausstellungskommission weiß nicht, was sie will. Die Güter wären gut genug. Aber die einen der Herren wollen die Sache gründlich nehmen; die andern gedenken, eine bloße Schaufeierlichkeit zu veranstalten. Zu letzterem wollen wir (d. h. Fowlers und ich) uns nicht verstehen; das erstere behagt im allgemeinen den Wienern nicht.



Gez. April 1870. Bild 9, siehe Seite 36.

Bei Port of Spain.

Auch im Hauptausstellungsgebäude liegt noch alles sehr im Dunkeln. Der österreichischen Oberleitung scheint die Sache über den Kopf gewachsen zu sein. Das Deutsche Reich bekam von ihr schließlich gar keine Briefe mehr. Infolgedessen hat Freund Diefenbach als technischer Reichskommissär sein Bureau hier aufgeschlagen und vertritt unser großes Vaterland in würdiger Weise.

Mein Besuch in Böhmen galt zunächst einer landwirtschaftlichen Berühmtheit erster Größe, Herrn Ritter Horsky von Horskyfeld, dem „Vater der böhmischen Landwirtschaft", der bei Kollin aus Sumpf und Wüste ein wirklich schönes Gut schuf, an dem er in seinen alten Tagen mit Recht seine Freude hat. Ich dachte nicht ernstlich daran, einen Dampfpflug bei ihm an den Mann zu bringen; doch war der alte Herr Feuer und Flamme, so daß der Kauf sofort zu stande gekommen wäre, wenn ich nicht über eine Vertragsbedingung in Leeds hätte anfragen müssen.

Von da ging's nach Prag zu meinem alten Freund und Gönner Bertel, dem Güterdircktor des Kaisers Ferdinand. Einen erfreulicheren Besuch machte ich nie. Die Leistungen des Dampfpflugs, der letzten Herbst bei ihm in Gang gesetzt worden war, hatten alle Erwartungen übertroffen, so daß B. einen zweiten für das kommende Frühjahr bestellte.

Der Ausflug nach Böhmen gab meinem an dem gebrochenen Lagerstuhl zu Lundenburg leidenden Gemüt wieder einige Kraft und Erfrischung, die ich sehr wohl brauchen konnte. Es kommt doch immer auch wieder anders. Das ist das Schöne „hier unter dem wechselnden Mond".

60.

Leeds, den 8. Dezember 1872.

Winterliches Stilleben in Leeds: sausende Feuer, schmetternde Schläge auf Kesselbleche, dumpfes Tosen der Dampfhämmer, Nebel, Rauch und Ruß und übergenug zu tun. Die Fabrik wächst und gedeiht in Länge und Höhe, und die Arbeiter fangen an, etwas bescheidener zu werden. Sie merken, daß, nachdem ihre gesteigerten Forderungen den natürlichen Kreislauf vollbracht haben und sämtliche Bedürfnisse im Preise entsprechend gestiegen sind, sie selbst wenig oder nichts gewonnen haben. Daher sind sie im Augenblick ruhig und denken darüber nach. Doch war die stürmische Bewegung des letzten Sommers auch für die andere Seite, für die Herren, nützlich genug. Auch sie müssen gelegentlich daran erinnert werden, daß Kapital und Arbeit ein sehr wankelmütiges Gleichgewicht haben. Diese Dinge sind den Naturkräften näher verwandt, als man annimmt, und haben, wie Wasser, das Streben, ihren richtigen Höhenspiegel zu finden, den ein einseitiger Druck, eine plötzliche, örtliche Welle nie auf die Länge stört. Freilich wird dabei mancher unfreiwillig kalt gebadet und will sich mit allgemeinen Wahrheiten nicht trösten lassen.

61.

Leeds, den 1. Januar 1873.

Die Aufgaben des kommenden Jahres werfen ihre — Strahlen voraus und machen uns schon in den kühlsten Wintermonaten ordentlich warm. Horsky in Böhmen mit allen möglichen Plänen, ein neuer Pflug für Ungarn und Rußland, wo wir den Leuten nicht flach genug pflügen können, die Vorbereitungen für die Wiener Weltausstellung vertreiben mir die Zeit schneller, als mir lieb ist.

Das Schlimmste und vielleicht das Beste kam in der letzten Woche. Einer der ersten Kanäle in England, der Bridgewaterkanal, zwischen Manchester und Liverpool, ist plötzlich aufgewacht. Er will Seilschiffahrt einführen und zwar so bald als tunlich und so gut als möglich. In England selbst haben wir bis jetzt nichts mit der Tauerei machen können. Dieser erste Kanal ist ein wahrer Gottessegen. Er sollte uns die halbe Welt der Kanäle (England, Indien, Kanada und die Vereinigten Staaten) eröffnen. Denn die englische Welt glaubt nur an das, was in der englischen Welt geschieht, und die Schwierigkeit war, unser kontinentales Pflänzchen auf den zähen und doch so fruchtbaren Boden dieser Insulaner zu verpflanzen. Nun bietet sich endlich eine Gelegenheit hierzu. Nur muß die Sache richtig und tüchtig angegriffen und ausgeführt werden. Unglücklicherweise aber bin ich der einzige an Ort und Stelle, der sie in all ihren Einzelheiten kennt, und meine ganze Arbeitszeit ist anderwärts in Anspruch genommen. Ich habe deshalb die Feiertage mit Kanalstudien, mit Plänen von Schiffen und Schiffsmaschinen, mit Kostenberechnungen über Seil- und Kettenschiffahrt gefeiert und bin leider nicht so weit gekommen, als ich hoffte. Aushülfe? In solchen Dingen ist sie einfach nicht zu haben. „Selber allein!“ Der Wahlspruch, den sich mein kleiner Bruder als vierjähriges Kerlchen erfand, muß heute noch auch mir dienen.

62.

Leeds, den 16. Februar 1873.

Ihr seufzt über meine letzten Briefe. Ich bin geneigt, Euch Gesellschaft zu leisten. Auch mir erscheint das Treiben des täglichen Lebens oft genug eine Tretmühle, in der immer

wieder die gleichen Staffeln zu ersteigen sind. Zum Glück ist dies nur die äußerliche, in die Augen fallende Seite. Hinter dem Tretrad wird denn doch Korn gemahlen, mit dem sich die ganze Menschheit allmählich zu dem heraufgefüttert hat, was sie ist. Das ist immerhin der Mühe wert. Der große Übelstand besteht darin, daß der einzelne so wenig bedeutet im Verhältnis zum Ganzen, daß er darüber vergißt, wozu die Mühle im Gang gehalten wird, und nichts sieht als das Tretrad und sein Gezappel.

Der letzte Monat war in der Tat für die Pflege des Schönen und Guten nicht günstig. Wenn man regelmäßig erst gegen neun Uhr abends aus der Fabrik heimkommt, so sind die Bedürfnisse des Geistes und Herzens vorweg befriedigt.

Daß der Bridgewaterkanal vorerst größere Proben machen will, wißt Ihr. Die letzten Wochen waren der Ausarbeitung der Pläne gewidmet, mit denen ich gestern fertig wurde. Wir bauen zunächst ein Versuchsboot, dem zehn bis zwölf weitere Boote nachfolgen sollen.

Natürlich kommt mir die Wiener Ausstellung dabei sehr in die Quere. Ich muß mich von dem Grundsatz beherrschen lassen, daß ein Spatz in der Hand mehr wert ist als der schönste Falke auf dem Dach. Wir könnten in Wien beträchtliche Summen und einen weltberühmten Ruf verlieren und dürfen deshalb keine Unterlassungssünden begehen. Aber es ist hart. Die Falken haben mich immer mehr interessiert als die Spatzen.

Und nun legt das allzugütige Schicksal noch einen weiteren Sack auf den Rücken des — sagen wir des Kamels, denn es handelt sich um Ägypten. Schon vor etlichen Monaten verlangte das Ministerium der öffentlichen Arbeiten des Khedive ausführliche Aufklärung über Seilschiffahrts-

fragen. Dies war ein Zeichen, daß sich der Chamsin zu drehen anfing; denn voriges Jahr hatten wir dort mit einer starken Gegenströmung zu kämpfen. Sodann kam die Nachricht, daß in einem Bericht an den Khedive sämtliche von uns gelieferten Maschinen, namentlich auch die Zuckerfabrik von Feschna, welche unter französischen und auch englischen Treibereien fast zugrunde gegangen war, nunmehr für vortrefflich erklärt wurden. Schließlich folgte ein Telegramm an Fowler, sofort wegen Seilschiffahrtsangelegenheiten nach Ägypten zu kommen und einen sachverständigen Techniker mitzubringen.

Nun war guter Rat teuer. Voraussichtlich kann die ägyptische Reise nicht in weniger als sechs Wochen abgemacht werden. In diese sechs Wochen fallen die gesamten Vorbereitungsarbeiten für die Wiener Ausstellung und der ganze unverschiebbare Anfang unseres österreichischen Feldzugs. Fowler will mich trotzdem nach Ägypten nehmen, Greig dagegen nicht gehen lassen und ich selber muß dem letzteren recht geben, obwohl ich zehnmal lieber den Krokodilen am Nil nachjagte als zweifelhaften Fischen an der unteren Donau.

Noch gestern flogen die Telegramme hin und her, und selbst heute ist die Sache keineswegs entschieden. Aber es ist Sonntag und somit ruht der äußere Sturm. Nur im Innern gärt es; und ich finde es empörend, daß die Natur dem Menschen nicht gestattet, in zwei Weltteilen zugleich zu sein.

63.

An Bord der Punjab, vor Alexandrien,
den 25. Februar 1873.

Blauer Himmel, glatte See. Schon außerhalb des Hafens kann ich diesmal meine glückliche Ankunft im alten Ägypten melden.

Wahrhaftig, man sollte nie um den kommenden Tag sorgen. Nach all dem Drängen und Streiten zwischen Leeds und London habe ich nie eine behaglichere Reise zu Land und zu Wasser genossen als die der letzten Woche. Fowler reist mit einem Kurier und mit der ganzen Behaglichkeit eines Engländers, der die Pfunde nicht zu zählen braucht. Mir blieb nichts übrig, als an den Genüssen eines gottbegnadeten Phlegmas teilzunehmen. Wir übernachteten in Paris, in Turin, in Bologna; kamen rechtzeitig in Brindisi an und dampften schlafend in die schlummernde See hinaus, über die die erste Frühlingsahnung hinhauchte.

Auch die Schiffsgesellschaft verdiente diesmal einige Beachtung. Da war vor allem der Herzog von Sutherland, einer der reichsten Menschen der Welt, der sich derzeit in Ägypten ein Haus baut und den Vizekönig, mit dem er auf gutem Fuße steht, besuchen will. Er ist Ingenieur aus Liebhaberei und ich hatte die Ehre, mit ihm gelegentlich einige Worte über Dampf und Kohlen zu wechseln. Solche Herren persönlich kennen zu lernen, kann unter Umständen nützlich werden. Interessanter war eine birmesische Gesandtschaft, die auf der Heimreise begriffen ist und sich durchaus zivilisiert benimmt. Zwei dieser bezopften Herren sprechen englisch und lassen mit sich reden. Es gefiel ihnen in Europa recht wohl. In Birma ist aber doch alles weit besser. Die Europäer machen zwar verschiedene, dort noch nicht bekannte Kunststücke, aber es fehlt ihnen an der eigentlichen, wahren Bildung. Selbst die menschliche Gestalt tritt in Europa nach der Ansicht des Hauptes der Gesandtschaft in einer wunderlich verzerrten Form auf und von der sanften Anmut des männlichen Unterrocks haben wir leider noch keinen Begriff. — „Und diese gewohnheitsmäßige Geistesverwir-

rung!" rief der zweite Würdenträger, dessen hohe Stellung ihm gestattete, seine Meinung unverhohlen auszusprechen: „Diese Engländer glauben nie Zeit zu haben, und täglich lesen sie zwei Stunden lang ein Blatt Papier, ihre Zeitung, das, wenn es zwei Tage alt ist, des Ansehens nicht mehr wert zu sein scheint!"

Der Leuchtturm von Alexandrien taucht auf. Es ist Zeit aufzupacken.

64.

An Bord der Ceres, den 31. März 1873.

Glatte See, blauer Himmel; und eine Luft!! — Der schneeige Ida, den ich allmählich so genau kenne wie einen Berg meiner Heimat, verschwindet soeben wieder, vielleicht auf ein Jahr, vielleicht für immer. Das bequeme Schiff ist so menschenleer wie ein ausgestorbenes Kloster, und fünf Tage faulen Seelebens liegen vor mir, wenn ich es haben will. Was nachher kommt, weiß der Himmel. Jedenfalls wenig Zeit, um Briefe zu schreiben. Ich will deshalb den Augenblick nützen, um mit der Vergangenheit aufzuräumen.

Es waren wieder ein paar echt ägyptische Tage. Wenn man einmal das Land kennt, so wundert man sich über nichts mehr, und wenn man sich über nichts mehr wundert, so sind derartige Unterbrechungen des Alltagslebens nicht übel. Der Reiz der Neuheit ist freilich dahin; dafür ärgert man sich und freut man sich auch in milderer Form. Doch zur Sache!

Am 27. Februar nachmittags landeten wir in Alexandrien, das sich seit etlichen Jahren weit weniger geändert hat als Kairo. Kleopatra und Pompejus ließ ich diesmal ruhig auf der Seite liegen. Dagegen unternahm ich noch

am Abend einen raschen Aufklärungsritt dem Machmudiehkanal entlang, der sich so krumm, als ihn ein arabischer Arabeskenmaler hätte machen können, vom alten Hafen um die Stadt nach Osten zieht.

Tags darauf gingen wir nach Kairo.

Gleich am folgenden Morgen hatte Fowler eine Audienz beim Khedive. Ich selbst ging zur Vorsicht mit in den Palast, hatte aber nur das Vergnügen, in dem Vorzimmer auf den wohlbekannten, vielverlegenen Diwans eine halbe Stunde lang Kaffee zu trinken. Der Vizekönig erklärte Fowler, um was es sich handle. Die Schiffahrt auf dem Machmudiehkanal zwischen Alexandrien und Atfeh, seiner Mündung in den Rosettazweig des Nils, sollte in bessern Gang gebracht werden. Hierfür wünschte er eine Kostenberechnung, in welcher die Gewährleistung für den geregelten Betrieb der Seilschiffahrt auf zwei Jahre eingeschlossen sein müsse. Sodann verlangte er einen ähnlichen Überschlag für die Nilstrecke von Atfeh bis Kaffr Zeyat, um das System auf dem Flusse selbst zu erproben. Für die erforderlichen Studien sollte mir sofort ein Dampfer zur Verfügung gestellt werden, um zunächst die Nilstrecke zu befahren. Abends kam jedoch ein Sekretär nach meinem Gasthof und belehrte mich, Seine Hoheit habe sich anders besonnen; ich möge die Strecke Zeyat-Atfeh vorderhand unberührt lassen und meine Berechnungen auf den Kanal beschränken.

Nächsten Morgen begab ich mich zu dem vizeköniglichen Oberingenieur Rousseau Bei, um womöglich zu erforschen, wie und aus wem ich die nötigen Angaben in betreff des Kanals herauspressen könne. Der gab mir einige Adressen für Alexandrien und Atfeh, sagte mir aber zum voraus, daß mir diese Leute nichts sagen würden ohne ausdrücklichen

Befehl vom Vizekönig. Ich ließ also um entsprechende Briefe bitten, worauf der Vizekönig erklärt haben soll, er wünsche, daß die Studien ganz im stillen, ohne Wissen der betreffenden Leute, gemacht werden. Das hatte, wie ich vermute, den Zweck, zu verhindern, daß wir mit diesen Leuten in nähere Verbindung kämen und sie unterderhand für uns gewännen. Denn einige Tage später wurden diese sämtlichen Herren nach Kairo berufen, um einen Gegenbericht über unsere Pläne zu machen.

Somit war ich darauf angewiesen, ein wenig technische Poesie zu treiben und auf Grund von Annahmen sinnreiche Berechnungen aufzustellen. Da es sich namentlich um den jährlichen Kohlenverbrauch des Unternehmens handelte, wurde mir etwas bange. Der Kabinettschef des Vizekönigs tröstete mich jedoch mit der Versicherung, daß darin nicht die geringste Gefahr liege, „indem es ganz unmöglich sei festzustellen, wieviel Kohle schließlich verbrannt werde".

Meine Berechnungen schienen dem Khedive einzuleuchten. Doch konnte er sich nicht entscheiden vorzugehen, ehe weitere Untersuchungen abgeschlossen seien. Somit hieß es: warten!

Die folgenden zwei Tage benützte ich, um das ferne Ende des Kanals bei Atfeh anzusehen. Man geht zu diesem Zweck nach Damanur, einer kleinen Stadt im Delta, und reitet auf einem beliebigen Tier und zweifelhaften Wegen ungefähr drei Stunden lang nach Osten. In meinem Falle war es ein Gaul mit den Manieren eines Maulesels und der Geschwindigkeit einer Kuh. Der Sattel war ein wundersames Gefüge aus Stricken, Baumwollsäcken und Haaren. Steigbügel hatte die Maschine nicht, was nach einem sechsstündigen Ritt zuckende Lähmungserscheinungen in der un-

teren Hälfte des Menschen hervorruft. Im übrigen verbrannte ich mir, wie in alten Zeiten, die Nase und freute mich der grünen Natur, obgleich sie flach war wie ein Teller.

In Atfeh ist nichts zu sehen als ein paar Schleusen und eine alte Dampfpumpe. Der ansässige Ingenieur war verreist. Die arabischen Maschinisten jedoch und der unvermeidliche griechische Kaffeewirt klärten mich über dunkle Punkte des Kanalbetriebs bereitwillig auf, so daß ich den schmerzlichen Heimritt auf meiner Rosinante mit befriedigtem Geiste antreten konnte.

Mittlerweile hatte Fowler beim Vizekönig gefrühstückt, aber keine Entscheidung erzielt. Was ich zu wissen brauchte, um in England alles in Gang zu setzen, war festgestellt. Da erwachte ich am folgenden Morgen mit einem glücklichen Gedanken: Fowler, der das Warten viel besser versteht als ich, könnte ja allein warten! Nach einigem sanften Widerstreben wurde der Plan gebilligt und ein paar Stunden später war ich auf der Rückreise nach Europa.

Sonst hatte ich in diesen zehn Tagen nur wenig Zeit, mich umzusehen. Doch besuchte ich manche altbekannten Plätzchen, die Zitadelle, die Pyramiden, die ewig schönen Höhen des alten Mokattam. Auch hörte ich die berühmte Vizeköniglich-Verdische Oper „Aida“, die mir mit ihrer eigentümlichen, höchst unverdischen Musik sehr zusagte. Über derselben steht die verblüffende Ausstattung, die in An- und Aufzügen altägyptische Verhältnisse und Bilder bis in die kleinsten Einzelheiten wiedergibt. Es ist ein wirklicher Genuß, der allerdings den Vizekönig ein paar hunderttausend Franks gekostet haben soll.

Auch an wunderlichen Geschichten aus dem Gebiet technischer und sozialer Ägyptologie fehlte es nicht. Die große

Sudaneisenbahn, die vor ein paar Monaten beschlossene Sache war und die englischen Ingenieure in wilde Aufregung versetzt hatte, wurde plötzlich wieder aufgegeben. Auch in den Zuckerdistrikten geht es noch immer toll her, und niemand, der heute als Koch einschläft, weiß gewiß, ob er nicht morgen als Kellner aufwacht oder als gar nichts.

Trotz alledem geht das Land vorwärts. Das ungeregelte, oft unsinnige Drängen; das häßliche Treiben von Lügen und Diebereien läßt doch immer etwas zurück, was wie Fortschritt aussieht. Wohl dem, der all das nur zu beobachten braucht, als ob er durch ein Kaleidoskop guckte.

65.

Wien, den 24. April 1873.

Mit der ganzen übrigen Welt möchtet auch Ihr wissen, was sich in den letzten vier Wochen in Wien ereignet hat? Nichts, wenn man den allgemeinen Strudel betrachtet, den die herannahende Eröffnung der Weltausstellung mit sich bringt. Hunderterlei, wenn man den einzelnen Tag mit ruhigeren Zeiten vergleicht.

Das Erste, was ich im Ausstellungsgebäude zu tun hatte, war, mir eine Hütte zu bauen, in der sich ein Stuhl, ein Tisch und ein Tintenfaß unterbringen läßt. Meine Feinde heißen sie eine Kathedrale, denn sie erregt durch ihre Größe und Schönheit den Neid der Widersacher. Sie enthält drei Stübchen, eines für mich, eines für Besen und Lumpen, eines für eine Modell- und Photographiensammlung, das zugleich als Empfangsraum für hohe Herrschaften dient. Außen ist sie weiß und blau und Gold; innen ist sie noch nichts als vielversprechend.

Um diesen Tempel scharen sich, in mattem Grau gemalt,

meine Ausstellungsgegenstände, die Riesen der ganzen Abteilung: eine zwanzigpferdige Dampfpflugmaschine, eine achtpferdige Straßenlokomotive, ein Sechs- und ein Vierfurchenpflug, drei große Kultivatoren und ein Clipdrum. Das Ganze ist ein hübscher Eckplatz, mit dem ich Ursache habe, zufrieden zu sein. Eckplätze sind ja auch bei Meßbuden und Schnapsschenken von besonderem Wert.

Über mir wölbt sich zum Glück oder Unglück das schlechtkonstruierte Dach der „östlichen Agrikulturhalle". Diese ist wie ein Dutzend andere, ein spät sich aufdrängender Neben- und Nachgedanke der hohen Ausstellungsleitung und mag für ein halbes Jahr standhalten, obgleich uns der Fußboden, worauf eine mittelschwere Maschine nicht zu stehen vermag, schon jetzt schwere Sorgen bereitet. Das Dach ist bei schönem Wetter wasserdicht.

In sechs Tagen soll die Eröffnungsfeier stattfinden. Aber wie sieht es aus! Gestern lagen über tausend beladene Wagen auf den verschiedenen Bahnhöfen Wiens. Die Hallen und Höfe des Ausstellungsraums sind überfüllt mit Kisten, die stöhnend ihre Plätze suchen. Mit der äußersten Anstrengung können täglich etwa dreihundert Wagen entladen werden und jeder Tag füllt die sämtlichen Schienengeleise in und um Wien aufs neue. Noch warten ungeduldige Aussteller auf den Maler oder Zimmermann, der ihnen das Dach über dem Kopfe fertigstellen oder ein ornamentales Brett auf den kiesigen Naturboden legen soll. Da und dort warten auch hochaufgebeugte Kisten auf die nichterscheinenden Aussteller oder treibt sich ein verlaufenes Kamin oder eine verlorene Schiffsschraube in künftigen Gartenanlagen umher und wird bereits von blühenden Veilchen überwuchert. Es ist, wie es immer war, nur schlimmer; die Aufgabe ist allen ver-

fügbaren Kräften über den Kopf gewachsen. Selbst der gemütliche Wiener wird grob; so hoch geht ihm das Ausstellungswasser an den Hals.

Ich selbst wiege mich im Grundbesitz. Meine Sachen stehen, wo sie stehen sollen, und meine Leute pfeifen die grausigen Tingeltangellieder ihrer britischen Heimat beim Polieren und Waschen der etwas rostig gewordenen Maschinenteile. Ein Maler schmückt meinen Tempel aufs neue, der lieblich nach Firnis riecht, und Hofrat Hamm vom k. k. Landwirtschaftsministerium hat mich soeben um einen Aufsatz für die Ausstellungszeitung gebeten, in der die Dampfpflüge den landwirtschaftlichen Reigen eröffnen sollen. Dem Manne kann geholfen werden.

Vorige Woche war ich auf einige Tage in Böhmen bei Horsky, der jetzt seinen Dampfpflug erhalten hat und sich dessen gebührend freut. Vorgestern kam ich von Bisenz in Mähren zurück, von wo einer der F.F.'schen Dampfpflüge nach Gutenhof bei Wien geholt werden muß, um sich dort während der Ausstellung zu zeigen.

Von Wiens Freuden bleibe ich trotz allem nicht ganz unberührt. Man hört Konzerte, die neben dem Dampfpflügen ein seltener Hochgenuß sind, man sieht Theater, Gemälde und eine Stadt im Frühlingssonnenschein, die schöner nicht leicht gedacht werden kann. Freilich, wo viel Licht ist, ist viel Schatten. Und das eigentliche Wiener Leben trägt die Schatten tief genug auf.

66.

Wien, den 7. Mai 1873.

Wieder schreibe ich spitzbübischerweise in meinem Arbeitstempel und in Geschäftsstunden. Denn in der freien

Zeit habe ich soviel zu tun, daß ich unmöglich Vater- und Mutterpflichten nachkommen könnte. Auch bin ich endlich auf den Gedanken gekommen, „Gevatter Schneider und Handschuhmacher“ die Geheimnisse der Dampfpflügerei selbst herausklügeln zu lassen und ihre gegenseitigen Erklärungen mit liebevoller Ruhe anzuhören, ohne sie durch unhöfliches Besserwissenwollen zu stören. Die Welt dreht sich auch so.

Die Ausstellung ist eröffnet. Eure Zeitungen beschreiben Euch das wohl alles besser als ich. Machen sie's halbwegs wie die Wiener Blätter, so bekommt Ihr einen viel schöneren Begriff von der Sache als wir, die wir mitten drin standen. Ein kalter, nasser Morgen; dann der erste schaurige Regennachmittag seit Monaten. Die hundert schmucken Uniformen erdrückt und verloren unter tausend schwarzen Fräcken und abertausend unscheinbaren Überziehern. Überall das Gefühl, daß ein feierlicher Akt begangen werden solle, ohne Feierlichkeit. Überall bei den eigentlich Beteiligten das Bewußtsein, daß er eine riesige Lüge sei. Der gewaltige Raum unter der Rotunde war leer; der halbfertige Springbrunnen in ihrer Mitte wurde unter Blumen versteckt. Wasser gab es noch nicht. Eine fast ärmliche Plattform für die hohen und höchsten Herrschaften; denn alles Menschliche muß sich klein ausnehmen in diesen Räumen. Links eine gottverlassene Stearinkerzenpyramide. Rechts ein gewaltiger französischer Bronzelöwe, der sich mürrisch aufrichtet: das einzig Große in dem ganzen breiten Bilde. Unter dem alles überragenden Wüstenkönig Kopf an Kopf die Tausende, welche drei Stunden lang die Rockkrägen ihrer Vordermänner studierten, um sich dann schmachtend um ein Glas Bier zu schlagen und triefend nach Hause zu drängen.

Daß man von den Reden nichts hörte, war kein Schaden. Von der Musik nahm sich das gute (gut im besten Sinn des Worts) österreichische Nationallied prächtig aus. Der alte, schlichte Haydn! Wie doch die Einfachheit eines wirklich großen und schönen Gedankens durch all den erlogenen Prunk durchschlägt, auch wenn er vor hundert Jahren gedacht wurde! Händels Chor wollte nicht recht verfangen. Mit einem Umgang der höchsten Herrschaften, bei dem alle Kunst dazu gehörte, sie nicht in leere Kästen hineinzuführen und über volle, verschlossene Kisten belehren zu müssen, war das Fest zu Ende. Eine Kanonensalve sollte auch noch gegeben werden. Aber der Signalmann auf dem Dach der Rotunde mißverstand das Zeichen und so behielt die Feierlichkeit einen streng bürgerlichen Charakter.

Summa summarum: Niemand hat etwas verloren, der diesen erhebenden Tag nicht mitgemacht. Manche dagegen, die ihn mitgemacht, verloren gar manches. Etliche Unerfahrene z. B. den Rest ihrer Ausstellungsillusionen, einer sogar einen Stephansorden. Und er weiß es noch nicht einmal; denn der Orden wurde gefunden, der Eigentümer aber noch nicht.

Und jetzt geht natürlich das Gehämmer und Gezimmer weiter, als wäre kein Eröffnungstag gewesen. In unserer Abteilung des englischen landwirtschaftlichen Maschinenwesens ist nahezu alles fertig; ich selbst bin's ganz.

67.

Wien, den 7. Juni 1873.

Die Sachen scheinen sich schlimmer gestalten zu wollen als gewöhnlich. Mit Geschäften steht's niederträchtig schlecht. Daneben Kutscherstreik, Finanzkrach, Cholera. Das Miß-

lichste ist der Krach. Die Österreicher haben all ihr Geld verloren, oder finden vielmehr, daß sie nie Geld hatten, — eine unangenehme Überraschung!

Aber fertig wird die Ausstellung nachgerade doch. Die Packkisten verschwinden, das Hämmern und Nageln ertönt nur noch in halb vergessenen Seitengalerien, die kein Mensch betritt. Der neueste, wagrechte Turm Babylons steht, groß, prächtig, sprachen- und geisterverwirrend. Je mehr ich mich in die Sache hineinlebe, um so weniger begreife ich sie. Wozu diese Massenzusammenstellung mit ihrer, trotz Gold und Seide und köstlicher Leinwand plebejischen Pracht? Man weiß sich nicht zu retten. Der menschliche Geist zerfährt und zersplittert im Gedränge der Eindrücke eines Orbis pictus. Und bis man die Kunst gelernt hat, die Augen gegen neun Zehntel zu schließen, das sich uns in allen Regenbogenfarben aufdrängt, fühlt man sich wie ein jämmerlicher kranker Tropf in diesem Unding von Dingen.

Damit will ich nicht sagen, daß das Ganze dennoch nicht ist, was es sein will: die Welt des Menschen und seines Schaffens in niedlichem, reich gebundenem Taschenformat. Was aber die Natur mild und weise auseinanderhält, indem sie Wiesen und Wälder, Tage und Jahre dazwischenlegt, haben wir hier zusammengeschleppt, um in dumpfem Staunen zu vergehen. Es ist uns leidlich gelungen; wir sollten uns deshalb freuen und nicht wundern.

68.

Wien, 17. Juni 1873.

Ein echtes, kleines Wiener Erlebnis. Soeben unterbrach mich ein feingeschniegelter Vertreter der Ausstellungszeitung und wünschte für den Aufsatz, den ich auf die Bitte

von Hofrat Dr. Hamm über Dampfkultur geschrieben hatte, und der in einer der ersten Nummern des Blatts zu lesen ist, eine Bezahlung von dreihundert Gulden zu — erhalten. Er war sehr erstaunt, als ich ihn zu meinem Tempel hinauswarf. Auch der k. k. Hofrat wird über den Brief erstaunt sein, den ich ihm soeben in etwas warmer Stimmung schrieb.

Die Ereignisse der letzten Woche waren fast einförmig in ihrem bunten Allerlei. Alles ist nur ein unruhiges, hastiges Hinstreifen über die Oberfläche. Niemand hat Zeit ernsthaft zu schaffen, zu denken, zu sehen. Wem das große Kaleidoskop zum erstenmal gereicht wird, freut sich der wunderlichen Figuren. Die andern schütteln die Glasscherben und bunten Steinchen mit einem gewissen Widerwillen heraus, lachen oder ärgern sich, daß es Menschen gibt, die auf diese breitspurigste der menschlichen Kindereien noch etwas halten.

Man darf dies natürlich nicht überall sagen, wenn man nicht böses Blut machen will, wozu niemand verpflichtet ist. Die Tiraden und Rhapsodien der Ausstellungspoeten klingen so hübsch; eine solche Masse großer und kleiner Eitelkeiten blüht und gedeiht so vortrefflich im Schatten des großen Upasbaumes. Unter uns ist es aber doch wohl gestattet, ihn etwas näher zu betrachten.

Mit dem Nutzen der Weltausstellungen ist es nicht mehr weit her. Was sie möglich gemacht hat, der rasche tägliche Verkehr unter den Völkern zwischen Weltteil und Weltteil, macht sie mit jedem Tag auch unnötiger. Sie bieten uns nichts Neues; denn niemand wartet auf eine Weltausstellung, um seine Leistungen der Welt zu zeigen. Sie fördern Handel und Gewerbe nur da und nur so, wie und wo es ein gewöhnlicher Jahrmarkt auch tut. Was den durch sie gewährleisteten Weltfrieden anbelangt, so weiß selbst der

Mindergebildete, welch ein blödsinniges Geschwätz dies ist. Sogar der freundliche persönliche Verkehr zwischen den Gewerbetreibenden verschiedener Nationen, was immer er wert sein mag, wird überwogen von den täglichen Reibungen zwischen sämtlichen Beteiligten bis herab zu den unternehmenden Ausstellern von Stiefelwichse und Kopiertinte, welche die weltbeglückende Gelegenheit zusammenführt. Was bleibt dann übrig?

Eine Pyramide wie die von Cheops, in moderner Form, kolossal, glänzend, erdrückend, nutzlos. Eine Eintagspyramide, mit Schaum- und Flittergold behängt und mit zwanzig Millionen zu bezahlen. Ich bejammere nicht das Geld, das mich nichts angeht und das ohnedies im Lande Österreich den Weg alles Fleisches angetreten hat. Mich ärgert die Arbeit der Tausende von Menschen, die vergeudete Zeit, die verschwendete Kraft, welche nötig war, um ein Ding zu schaffen, das morgen weggeblasen ist.

Eine solche Torheit beging selbst der alte Cheops nicht, über den wir die Köpfe schütteln. Was er mit seinen Millionen von Zwiebeln und Linsen geschaffen hat, bewegt noch heute die Welt. Was wir hier treiben, ist in fünf Jahren vergessen.

Ich fühle, daß ich das Zeug in mir hätte, hier in meiner Bude als Jeremias der Weltausstellung zu zeugen. Und doch hab' ich vor mir selber nicht den Mut dazu. Es bleibt ein unangenehmes Gefühl, die Träume jüngerer Jahre verduften zu sehen.

Zweifellos läßt sich der Sache auch eine andere Seite abgewinnen. Wahr und wunderlich ist, daß alle bedeutenden Fabriken eine Ausstellung heute noch mit dem Gedanken beschicken, ein unmittelbarer Nutzen müsse dabei herauskommen,

daß sie ohne Ausnahme sich jedesmal vom Gegenteil überzeugen und daß sie das nächste Mal genau mit denselben Hoffnungen ins Zeug gehen. So geht's auch uns, sonderlich mir. Man will schlechterdings den Unterschied zwischen der Zeit des Säens und der des Erntens nicht gelten lassen. Ausstellungen sind unsere Saatzeit. Manche behaupten, ich säe nicht schlecht. Ich weiß nur, daß es mir das unangenehmste Geschäft der Welt ist. Vor einigen Tagen war Fowler hier. Sein Besuch war mir eine angenehme Unterbrechung. Er sieht die Sache ruhig und richtig an und stärkte mir den Glauben.

Während derselben Woche haben die Preisrichter ihre Arbeiten begonnen. Ein unverfälschter Schwindel! Und gerade auf unserem Gebiet, wo man den Herren nichts weiter zumutet, als sich aus einer unlöslichen Aufgabe mit Anstand herauszuziehen! Guter Wille, — Gezappel, — Impotenz, — Ärger, — Verzweiflung, — und schließlich eine allgemeine, weinerliche Verstimmung über Sonne, Mond und Sterne, das ist ungefähr das Bild der Ausstellungsleitung in Richterangelegenheiten. Was von dem Urteil zu halten ist, das die Aussteller glücklich oder unglücklich machen soll, weiß nur der, der in die Tiefen dieses Hexenkessels hineinzusehen Gelegenheit hat. Die Engländer haben sich von der ganzen Geschichte feierlich zurückgezogen. Darüber sind die Österreicher bitterböse, so daß zum Beispiel gestern der Vorstand der landwirtschaftlichen Abteilung Fremden, die sich nach dem in Gutenhof arbeitenden Dampfpflug erkundigten, kurzweg erklärte: „der englische Humbug gehe nicht!" Dies sind die freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Nationen der Erde, die eine Weltausstellung hervorruft.

Erfreulicher war der Schluß der letzten Woche. Ritter Horsky, mein alter neuer Freund in Böhmen, hatte etwa zweihundert der hervorragendsten landwirtschaftlichen Größen, die derzeit in Wien tagen, zur Besichtigung seiner Güter eingeladen. Ich selbst ging mit meinen Leuten schon tags zuvor nach Horskyfeld, um den dortigen Dampfpflug für eine Festvorstellung bereit zu stellen. Es sollte dabei der von mir im letzten Winter konstruierte „Horskysche Untergrundpflug“ zum erstenmal öffentlich auftreten. Ein Extrazug brachte die Leute von Wien; in achtzig Droschken zogen wir auf den Vorwerken umher; der Dampfpflug tat seine Schuldigkeit, das Riesenfestprogramm wurde glänzend durchgeführt, ein großes Mahl, voll süßen Weines und entsprechenden Reden, gab der Sache ihre Weihe und ein Extrazug brachte uns nach zwei durchfahrenen Nächten und einem Tag, an dessen Anstrengungen sich kein Holzspälter hätte schämen dürfen, nach Wien zurück. Alles im Dienst der Wissenschaft, des Fortschritts, der Zivilisation. Nachher, oder schon auf dem Heimweg sagten die meisten in ihrer Dankbarkeit: „der alte Horsky sei doch ein rechter Narr, sich alle diese Kosten zu machen!“

69.

Wien, den 12. Juli 1873.

Über Wien brütet eine tödliche Hitze, geistverwirrend, nervenerschlaffend. Letzten Sonntag legte ich mich auf dem Kahlenberg unüberlegterweise ins Gras, sah durch das ungewohnte Laubdickicht ein paar Fleckchen blauen Himmels und hörte einmal wieder die Bäume rauschen. Es war förmlich leichtsinnig. Denn eh' ich aufstand, war's geschehen. Ein Gedanke, wie ein Hexenschuß! Ich wollte

„Weltausstellungsbriefe eines Hypochonders" schreiben; der ganze Plan lag mir fix und fertig unter der Herzgrube.

Zum Glück sollte ich ein paar Tage später einen Dampfpflugvortrag halten. Auch dieser wollte geschrieben sein und ich fand es nicht leicht, mich anderthalb Stunden lang über mechanischen Kleinkram zu verbreiten. Derartige Stoffe sind spröde. Man kann darüber schreiben und zur Not lesen; aber es ist schwer, davon zu sprechen, wenn man nicht auf einem amtlichen Lehrstuhl sitzt, wo man ein Recht hat, langweilig zu sein. Zu meinem Erstaunen war trotz der Hitze die Zuhörerschaft groß und gewählt. Die Sache verlief anstandslos und jedermann schien glücklich, als das Ende erreicht war und wir uns zum wohlverdienten Bier zurückziehen konnten.

Weniger erbaulich waren die Versuche mit Straßenlokomotiven, welche zu Ehren der Richter abgehalten werden sollten. Es waren nur drei Maschinen bereit, sich zu beteiligen, zwei Engländer und ein Belgier. Die Sache war, wie fast alles, was die hiesige Generaldirektion einleitet, ein unbeabsichtigter Humbug. Derartige Versuche, wenn sie irgendwelchen Wert haben sollen, brauchen sorgfältige Vorbereitungen, einen vernünftigen Arbeitsplan, selbst manchmal gewisse Maschinen, ohne welche keine genauen Messungen vorgenommen werden können. Von alldem war nichts vorhanden. Die Richter erschienen und erkundigten sich, was eigentlich zu tun sei. Die Aussteller (wir drei) sagten: wir seien zu allem bereit, was die Herren Richter zu tun befehlen. Darauf stritt sich das Preisgericht mit sich selbst über die Philosophie des Versuchanstellens, während wir freundlich lachend umherstanden und der Entscheidung harrten. Sie führte zu der Bitte, an einem vor uns liegenden

Eisenbahndamm hinaufzufahren. Dies geschah. Oben angekommen, bot sich uns ein sandiges Tafelland dar, auf welchem zwei der Herren Richter mit fliegenden Taschentüchern herumjagten, um einen Platz zu bestimmen, der als Endziel des Rennens dienen sollte. Dem armen Belgier brach schließlich ein Hinterrad, während Old England, Hohn und Wut im Herzen, die sinnlose Vorstellung zu Ende spielte.

70.

Runcorn, den 10. August 1873.

Ein Ruf nach England war mir eine wahre Erlösung. Seit Wochen sehne ich mich nach Arbeit, wirklicher Arbeit. Zum Repräsentieren bin ich nun einmal nicht zu brauchen; ich muß etwas zu schaffen haben, wenn ich leben soll. Mein Sehnen sollte endlich Befriedigung finden. Genau fünfzig Stunden brachten mich am Sonntagabend nach London, in den kühlsten Sommerregen, den sich ein vertrockneter Mensch nur wünschen kann.

Am Montag sah ich Mr. Fowler, der mir manches über die Arbeiternöten in Leeds mitteilte. Infolge hiervon konnten in den letzten vierzehn Tagen fertige Maschinen im Werte von nur £ 500 anstatt wie durchschnittlich von £ 25000 versandt werden. Man überlegt seitens der Fabrikherren eine allgemeine Arbeitseinstellung in Yorkshire. Über hundert unserer Monteure hatten seit drei Wochen die Arbeit niedergelegt, weil ein Mann, der sich weigerte, eine gewisse, sehr notwendige Arbeit nachts fertig zu machen, durch einen andern ersetzt worden war. Ein Kampf, bei dem die Waffen Hunger und Verderben sind, hat seine bitter tragischen Seiten. Das Schlimmste ist, daß auch hier, wie überall, wo es sich um wirklich ernste Fragen zwischen

Mensch und Mensch handelt, kein anderes Mittel übrig bleibt als das anderer wilder Tiere.

Am Dienstag war ich in Leeds. Das Bridgewaterkanalboot, die Veranlassung meiner Reise nach England, war bereits auf dem Weg nach Manchester. Es sollte dort in aller Eile in Gang gesetzt und den Direktoren der Kanalgesellschaft vorgeführt werden.

Drei Tage später machte ich die erste Probefahrt für mich allein. Ich hatte eine Meile Seil auf einer Strecke gelegt, welche zwei der schärfsten Krümmungen des Kanals einschloß. Die Maschinerie arbeitete vortrefflich. Dagegen wollte das Umfahren der Krümmungen nicht gelingen. Nach einer zweimaligen Fahrt lag mein Seil, statt im Kanalbett, hoch und trocken am Ufer und ging durch den Garten einer alten Frau, die denselben mit großer Lebhaftigkeit für nicht schiffbar erklärte. Der Unterschied zwischen unseren seitherigen Erfahrungen und meiner gegenwärtigen Aufgabe lag darin, daß wir bisher mit tieferen Flußbetten und größeren Geschwindigkeiten des Wassers zu tun hatten als hier, und die dadurch gegebene größere Steuerkraft des Bootes es ermöglicht hatte, das Seil in seiner ursprünglichen Lage zu erhalten. Doch war ich nach einigen Abänderungen am nächsten Tag im stand, den Garten der alten Frau aus dem Spiel zu lassen, und fuhr am dritten wie ein Fisch um die beiden Ecken herum.

Bis jetzt war es mir nur möglich gewesen, ein oder zwei Boote zum Schleppen zu bekommen, weil der Verkehr auf dem Kanal nicht ohne besondere Erlaubnis der Kanalbehörden gestört werden durfte. Wir hatten aber vertragsgemäß fünf Boote mit einer gewissen Geschwindigkeit zu ziehen. Dieser Versuch kam nun am letzten Donnerstag an

die Reihe. Hierbei zeigte sich, daß wir in betreff der Kraft und Geschwindigkeit alle Erwartungen übertrafen, hingegen abermals in den Krümmungen ernstliche Schwierigkeiten hatten, obgleich ich den Bootzug schließlich ans Ziel brachte.

Auf Freitag waren die sämtlichen Direktoren der Kanalgesellschaft eingeladen, dem entscheidenden Versuch beizuwohnen. Ich hatte Tag und Nacht gearbeitet, um durch eine neue Vorrichtung die Mißlichkeiten in den Krümmungen zu beseitigen. Noch am Donnerstagabend probierte ich die Sache. Aber während ich mit meinem Boot am oberen Ende der Strecke war, zerriß der Zufall oder ein Bösewicht die Verankerung des Seils am unteren Ende. Es war ein ernster Abend. Nur ein Vormittag stand mir noch zur Verfügung. Die Direktoren sollten um zwei Uhr kommen. Um eins war alles soweit wieder in Ordnung, daß wenigstens die Möglichkeit eines erfolgreichen Versuchs gegeben war. Die Fahrt gelang, — und niemand merkte, wie die Sache an einem Haar gehangen hatte.

Ich könnte einen dicken Brief über die zwanzig Minuten schreiben, von denen die Entscheidung abhing, ob uns der Bridgewaterkanal noch länger zur Verfügung stehen werde oder nicht. Die Schwierigkeiten können überwunden werden; das ist keine Frage. Seit gestern bin ich hier, um die nötigen Arbeiten einzuleiten. Was ich brauche, ist vor allem die Kunst, den Leuten um mich her ein wenig Geduld einzuflößen. Das ist oft schwerer als alles andere.

71.

Wien, den 11. Oktober 1873.

Es geht mir ganz gut im Strudel der absterbenden Ausstellung, trotz der unvermeidlichen, aber etwas übereilten

Rückversetzung nach Wien, und einer Anwandlung von Cholerine, die inmitten der Cholerazeit nichts Überraschendes hat. Macht Euch keine Sorgen. Sorgen sollte man sich überhaupt nie über Dinge machen, die man gehen lassen muß, wie Gott es will.

Vorgestern habe ich einen Pflug an die Thurn- und Taxissche Verwaltung nach Kroatien, einen zweiten nach Regensburg verkauft. Damit wäre der Anfang auch in Bayern gemacht, wie dies in Baden und Hessen schon geschehen ist. Nur Württemberg, meine teure Heimat, steht noch auf Null. Im ganzen Deutschen Reich sind heute etwa neunzig Apparate tätig, die meisten in den Rübendistrikten, wo eine tiefe Bearbeitung des Bodens notwendig ist und wo der industrielle Betrieb der Wirtschaften eine richtige Auffassung der Sache angebahnt hat. Das wachsende Bedürfnis wird schon nachhelfen überall, wo große Güter vorhanden sind, oder wo man schließlich die Kunst erlernt, sich zu vereinigen, oder endlich, wo das Mietsystem sich einbürgert wie in England. Dort pflügen heute über hundert Gesellschaften zur Miete, von welchen einzelne mehr als zwanzig Dampfpflüge beschäftigen. Die Tatsache steht fest, daß die Bodenbearbeitung durch Dampfkraft ein gelöstes Problem ist. Darauf muß sich weiter bauen lassen, wenn dabei auch manches Luftschlößchen mitunterläuft oder da und dort ein schlecht aufgeführter Bau wieder zusammenfällt.

72.

Turn-Severin, den 22. Oktober 1873.

Drei Tage in Rumänien! — Flüchtige Reiseeindrücke, feierlich zu Papier gebracht, sind mir zwar zum Ekel geworden. Zu was können oberflächliche, von Hunderten tau-

sendmal gemachte Beobachtungen dienen, als den Wust von Unrichtigkeiten zu schwellen, aus dem sich in solchen Ländern die Wahrheit kaum mehr herauszuschaffen vermag? Morgen früh bin ich wieder auf dem Weg nach Wien. Hier bleiben mir ein paar Nachmittagsstunden, die, nach Lenau, ein kluger Zigeuner „verschläft, verraucht und vergeigt", ein Deutscher aber verschreibt, auch wenn er sie „dreimal verachtet".

Wie ich eigentlich zu diesem wunderlichen Abstecher gekommen bin? Ein Graf Nicolas de Talevitsch läuft in England den Dampfpflügen nach und erklärte Fowler, daß Rumänien ein prächtiges Land sei und daß nichts ein halbes Hundert seiner großen Gutsbesitzer abhalte, sich in Dampfpflüge zu stürzen, als die Furcht, in mechanischen Schwierigkeiten stecken zu bleiben. Wenn wir uns entschließen könnten, dort „hinten weit in der Türkei" eine Dampfkindererziehungsanstalt zu errichten, wäre allen geholfen! So sollte ich nun sehen, wie, wo und was zu tun sei, und vielleicht den begeisterten Grafen zum ersten Opfer der neuen Bewegung erwählen.

Telegraphische Anfragen in Krajowa und in Kalafat, wo der Graf wohnen sollte, blieben wirkungslos. Ich sah ein, daß hier nur eine Entdeckungsreise zum Ziel führen könne, und machte mich auf den Weg. Die Bahn geht auf dem linken Donauufer über das sonnige, weinumkränzte Preßburg nach Pest, das hinter einem nächtlichen, hastig verzehrten Beefsteak einen nur verschwommenen Eindruck macht. Szegedin und die weite ungarische Ebene wird verschlafen und unruhig und halb erstickt wälzt man sich auf den staubigen Wagenpolstern dem Morgen entgegen. Der Tag dämmert über leblosen Pußten und strahlt im Morgen-

licht über Weingärten und silbergrauen Bergen, auf die man kaum mehr zu hoffen den Mut hatte.

Um acht Uhr ist man in Bazias, dem derzeitigen Ende der Eisenbahnen und der Kultur. Das letztere allerdings nicht ganz. Die Donau zieht ein silbernes Band durch die dunklen Länder, die hinter jenen Bergen liegen, dem entlang deutsch gesprochen, französisch gekocht und englisch bezahlt wird.

Ein kleines Schiff nimmt uns auf. Der Wasserstand verbietet zur Zeit den Gebrauch von größeren Booten. Die Reisegesellschaft benützt geduldig eine Brunnenpumpe und die Seife von zwei vorsichtigeren Mitreisenden, um sich den Staub aus den Augen zu waschen, Herren und Damen, ohne Ansehen von Stand, Alter und Geschlecht. Dann geht es flußabwärts durch eine herrliche Gebirgsgegend, die den Strom immer enger einzwängt und uns allmählich dem vielgerühmten „Eisernen Tore“ näher bringt. Eine mittelalterliche Burg, fast am Uferrand, zieht vorüber, da und dort zeigen sich die unverwüstlichen Spuren der Römerzeit. Schon liegen uns zur Rechten die wilden, waldigen Höhen von Serbien. Da hält der Dampfer. Alles hat auszusteigen. In sechzehn Wagen wird die Reisegesellschaft weiter befördert; denn der Fluß ist nicht weiter fahrbar. Die kleinen ungarischen Pferdchen zeigen eine muntere Ausdauer, welche nur wenige der Reisenden teilen. Wo all der Staub herkommt, ist ein Rätsel. Felsige Höhen rechts und links, der Fluß und der schmale Fahrweg in der Mitte, und doch Staub genug für ganz Brandenburg!

Nach vier Stunden sind wir wieder auf einem Schiff und an seinen Pumpen. Die zwei Seifenstückchen sind nahezu aufgebraucht. Mittagessen und Abfahrt. Leider wird

es jetzt Nacht. Die Gegend mag noch so wild werden, man sieht von Orsowa nichts als ein paar Lichtsternchen im pechschwarzen Bergschatten. Eine halbe Stunde später läßt uns die Donau wieder im Stich. Abermalige Verpackung in Wagen. Fackelbeleuchtung. Wilde Jagd. Nach zwei Stunden, neun Uhr abends, wird gehalten. Wir sind an der Stelle angekommen, wo uns der dritte Dampfer abholen sollte. Geschrei, Rufen, Fragen. Der Fluß ist da, die Landungsstelle ist da, die Wagen und Reisenden sind da; nur der Dampfer fehlt. Großer Rat der Fuhrleute, deren romanische Beredtsamkeit die hülflosen Reisenden mit bangen Vermutungen erfüllt. Das Ergebnis ist Einsteigen und Weiterfahren. Die Fackeln erlöschen, die müden Pferde traben kaum mehr, die Reisenden wackeln schlaftrunken auf ihren Sitzen, in unbehagliche Sommernachtsträume verwickelt. Es ist zum Glück eine warme, wenn auch pechschwarze Nacht. Um zwölf Uhr sind wir in Turn Severin und liegen nach einem erquicklichen Tee bald in den Betten des nun endlich großen und wirklich prachtvoll eingerichteten Dampfschiffs.

Morgens um sieben Uhr erreicht das Boot Kalafat. Die Stadt und ihre Lage überraschte angenehm. Von den erwarteten endlosen Sumpfflächen ist keine Rede. Den nicht zu fernen Horizont bilden nach allen Seiten gelbe Hügelreihen, nicht ohne Spuren von Grün. Bis an die Donau heran treten da und dort hohe Lehmberge, deren steil abfallende, zerrissene Ränder in der Ferne für Felsgebilde gelten könnten. An der Seite eines solchen Hügels empor erstreckt sich Kalafat, regelmäßig gebaut, reinlich gehalten. Auf dem Gipfel des Hügels steht eine neue griechische Kirche, von der aus eine prächtige Fernsicht die mächtige Donau,

die duftigen Minarets von Widdin und die fernen, blauen Höhen des Balkans umfaßt. Groß ist die Stadt nicht, auch nicht sehr lebhaft und geschäftig. Alles scheint Billard, Domino und Brett zu spielen. Aber man kann Leeds und London nicht überall erwarten.

Niemand wußte etwas von meinem Grafen. Umsonst wendete ich mich an die ältesten Eingeborenen, an Post- und Telegraphenamt. Schließlich vermutete jemand, daß das auf seiner Karte erwähnte Gut Salcia etwa drei Stunden von Kalafat liegen müsse. Ein Lichtstrahl!

Sofort nahm ich ein Fuhrwerk. Mein Kutscher, den der Volksmund „Napoleon" nannte, sprach deutsch; denn er war ein Pfälzer, hatte früher mit arabischen Pferden gehandelt und tat dies jetzt mit Schweinen, Kanarienvögeln und Hasen. Es ging stundenlang der Donau entlang, stromabwärts. Öde, ausgebrannte Heideflächen auf prächtigem Boden. Keine Seele weit und breit, nur Schnepfen, Raben und Kaninchen. Manchmal auch ein Grenzwächter oder ein kleines Trüpplein bulgarischer Taglöhner, die aussehen, als hänge noch die Kruste des Erdkloßes an ihnen, aus dem sie geschaffen sind, dabei trotzdem aufgewecktere Gesichter als die unserer Schwaben. Später kamen wir in dürre Welschkornfelder und verloren den Weg. Es ist unbegreiflich, wie das alles gewachsen ist. Kein Pflug war an der Arbeit, kein Mensch zu erspähen. Schließlich zeigte sich ein grüner Fleck. Es war Salcia.

Der Bauer, der auf Pfählen saß, braucht sich nicht allzusehr zu schämen. Auch hier ist noch ein ausgesprochener Hang zu Pfahlbauten zu bemerken. Die häufigere Bauart ist jedoch unterirdisch. Das erdbedeckte Dach ruht unmittelbar auf dem flachen Boden; die Beletage ist unterirdisch

und steht mit der Oberwelt durch einen bedeckten, aus gewaltigen Baumstämmen gebildeten Tunnel in Verbindung. Es hat etwas Anheimelndes, sich in dieser Weise in die Erde zu vergraben.

Das herrschaftliche Gebäude wurde mit einiger Mühe aufgefunden. Ein ärmlicher Wirtschaftshof, eine Herde Schweine, ein zerfallender Brunnen, ein elendes einstöckiges Bauernhaus. Der Pächter sprach nur romanisch; Napoleon mußte dolmetschen. „Mr. de Talevitsch war nicht hier. War seit Jahren nicht hier gewesen. War auf Jahre hinaus nicht zu erwarten. Lebte vermutlich derzeit in Paris, vielleicht auch in Wien. Seine Bankiers, Gebrüder Levi und Meyer in Krajowa, könnten wohl darüber Auskunft geben."

Umdrehen und „wieder galoppen" war somit unsere Losung. Nun war aber noch ein anderer Gutshof im Dorf, den Napoleon wegen seiner Schweine zu besuchen wünschte. Dort traf ich eine Dreschmaschine und einen böhmischen Mechanikus, der mich benachrichtigte, daß eine Stunde von hier, bei einem Herrn Skafesu, ein Dampfpflug in Tätigkeit sei. Welche Entdeckung!

Doch war es zu spät für heute. Wir kutschierten nach Kalafat zurück, von wo ich zunächst bei Meyer und Levi in Krajowa telegraphisch anfragte, ob Mr. le Comte überhaupt zu existieren beliebe?

Des andern Morgens sollte Napoleon mich zu Herrn Skafesu bringen. Der Böhme hatte mich auf eine gute Fährte gebracht. Vor zwei Jahren hatten wir einen Pflug durch einen rumänischen Agenten verkauft, ohne zu wissen, an wen. Diesen fand ich nun in voller Arbeit. Herr Skafesu und seine Frau zeigten mir in der liebenswürdigsten Weise ihr Gut und gaben mir alle möglichen Aufklärungen

über landwirtschaftliche Verhältnisse, die es mir unangenehm klar machten, daß noch ziemlich viel geschehen muß, ehe dieses schöne Land auf die Höhe der Dampfkultur erhoben werden kann.

Bis gegen Nachmittag des folgenden Tages wartete ich auf eine Antwort von Krajowa. Eine Postfahrt dorthin hätte mich drei Tage gekostet und ich fing doch an, mich mit etwas mehr Vorsicht in diesem Lande zu bewegen. Schließlich kam das Telegramm: «Mr le Comte n'est pas encore arrivé, mais son frère Joseph est ici». — Son frère Joseph interessierte mich jedoch wenig, so daß ich ohne Verzug meinen Rückweg antreten konnte, der mich bis Turn Severin geführt hat. Hier habe ich auf die Fuhrwerke zu warten, welche den Verkehr der „K. K. österreichischen ersten privilegierten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft" an der untern Donau aufrecht erhalten. Der Titel wäre lang genug für den längsten Strom Europas. Könnten damit nur auch die Schiffahrtshindernisse gesprengt werden, die mich hier festhalten.

73.

Wien, den 18. November 1873.

Die Abbrucharbeiten der Ausstellung haben begonnen; Gott sei Dank! So schön die Sache gegen den Schluß hin wurde, so wenig befriedigt dieses bloße Schaugepränge, wenn uns schaffende Tätigkeit zum Lebensbedürfnis geworden ist. Ich verzehrte mich vor Ungeduld und wurde in dieser Stimmung wohl auch gegen manches ungerecht. Man sollte eben einen viereckigen Menschen nicht in ein rundes Loch stecken. Wiener Unternehmer verschiedener Gattung, wie auch fremde, hängen sich gegenwärtig an jeden noch unbesetzten Baum der Praterallee. Man muß froh sein, wenn

man mit heiler Haut davon kommt. Aber noch einmal: Gott sei Dank. In zwei Monaten ist diese ganze Herrlichkeit weggeblasen! Nichts bleibt übrig als ein Defizit von fünfzehn Millionen. Wenn ich Zeit hätte zum Philosophieren! Doch besser ist es vielleicht, daß ich sie nicht habe.

74.

Leeds, den 11. Januar 1874.

Wenn nicht alles täuscht, sehe ich für ein paar Monate einem Stilleben in englischem Nebel entgegen, das mir hochwillkommen ist. Denn es verspricht still zu sein in meinem Sinn: Arbeit genug; Kopf und Hände voll und auch einiges für die Beine zu tun. Zunächst einen neuen Flachpflug für Ungarn, Rumänien und Rußland und ein neues Boot für die englischen Kanäle. Dabei endlich wieder einmal ein geordneter Wechsel von Arbeit und berechtigtem Müßiggang. So gefällt mir's — für den Augenblick.

Doch, was rede ich von Arbeit? Es ist Sonntag heute. Ich genieße mit sybaritischem Behagen das Gefühl einer gewissen geistigen Müdigkeit, wie man sie leiblich nach einem scharfen Marsch empfindet, das gemütliche Kaminfeuer in der Stube, das helle Gaslicht, die Junggeselleneinsamkeit, die manchmal ihre Vorzüge hat. In England wenigstens. Es ist merkwürdig, wie man in dieser Beziehung die Lebensweise auf dem Festland und hier falsch beurteilt. Der Fremde, der zum erstenmal in das schmutziggraue, freudlose Geschäftstreiben einer englischen Stadt hereinsieht, der an die gemütlichen Kneipen, die schmucken Cafés und den sonnigen Himmel drüben über dem Kanal denkt, glaubt sofort zu finden, daß in England das Leben allein durch die Familie erträglich werde. Sogar Taine, dieser fein-

fühlige Beurteiler auch englischer Verhältnisse, behauptet, daß dem Briten, der etwas mehr als animalische Genüsse beanspruche, keine andere Wahl bleibe als Selbstmord oder Ehestand. Ja, drüben in Paris und Brüssel, in Köln oder Wien lasse sich leben und besser leben, ohne sich mit ehelichen Banden zu quälen. Der kluge Franzose hat diesmal gründlich unrecht; es ist gerade umgekehrt. Hier nehme ich mir ein paar Zimmer und bin Herr im Haus. Es wohnt sonst niemand unter demselben Dach als die Leute, die es sich zu ihrem Hauptgeschäft machen, mich aufmerksam zu bedienen. Die Zimmer sind hübsch ausgestattet und stets aufs peinlichste in Ordnung gehalten. Mein Frühstück, mein Tee, meine Pantoffeln, mein Bier, all das erscheint lautlos und zur bestimmten Zeit auf der Bildfläche, ohne daß ein Wort darüber verloren wird. Und dabei hat das Ganze den Anstrich ruhiger Häuslichkeit, daß man sich nach zwei Wochen so behaglich fühlt, als lebte man seit Jahrzehnten zwischen diesen fremden Wänden.

Dagegen drüben, auf dem Festlande! Ich hab's jetzt in Wien wieder verschmeckt. Dort hatte ich drei Zimmer in der Habsburgerstraße und hätte drin leben und sterben können wie ein Hund, ohne daß ein Hahn danach gekräht hätte. Später nahm ich einen prachtvollen Salon auf dem Parkring, mit einer Aussicht über den Stadtpark, entzückend wie eine Doré'sche Architekturskizze. Aber ich fühlte mich am ersten wie am letzten Tag so gottverlassen auf meinem glatten Parkettboden, daß mir der Ausflug in die Wallachei wie eine Erlösung vorkam! Und dann das unerträgliche, gezwungene Wirtshausleben. Morgens früh in ein Café, in dem man selbst mit der größten Vorsicht nicht vermeiden kann, ein altes Witzblatt, den stinkenden Kadaver der ver-

gangenen Woche, in die Hand zu bekommen. Mittags, abends dieselbe Gefahr und dazu den beständigen stillen Kampf um einen ruhigen Platz, um ein ordentliches Fenster, um einen vernünftigen Stuhl. Ich bekam in Wien eine solche Sehnsucht nach Häuslichkeit, daß ich manchmal nachts heiße Kastanien auf der Straße kaufte und rasch heimging, um sie zu Haus zu verzehren. Wenn man schnell genug heimkommt, so daß sie noch warm sind, ist das Mittel nicht ohne Wirkung.

Soviel von Junggesellenwirtschaften und ihren stillen Freuden. Das eheliche Leben ist in England dafür im Durchschnitt weniger erfreulich, als es den Anschein hat. Man darf nicht vergessen, daß bei allem, was diesen Punkt berührt, die Schale dazu da ist, den Kern zu verstecken. Ausnahmsweise glückliche oder unglückliche Ehen sind auf dem Festlande mit seinem wärmeren Blute vielleicht häufiger als hier. Beim Mittelschlag geht in England das Leben des Mannes neben dem der Frau einher, als ob sie keine Verbindung miteinander hätten. Bei dem einen das alles verzehrende Geschäft nach außen mit dem großen Leitstern Geld; bei dem andern die kleinen eiteln Nichtigkeiten einer Gesellschaft, die ihre reichen Mittel nicht zu benützen weiß, ein prunkender Leib ohne Seele. Daß diese Elemente nicht verschmelzen können, ist klar genug. Der Stoff auf beiden Seiten ist nicht flüssig zu bekommen.

75.

Runcorn (bei Liverpool), den 15. Febr. 1874.

Seit kurzem bin ich hier am westlichen Ende des Bridgewaterkanals, wo das neue Versuchsschiff gebaut wird, das

die Schwierigkeiten beim Umfahren von scharfen Krümmungen überwinden sollte.

Technische Ausführungen werdet Ihr mir gerne erlassen. In etlichen Wochen wird sich zeigen, ob das Problem gelöst ist. Ich bin natürlich mehr als gespannt auf das Ergebnis, nicht bloß, weil am Gelingen oder Mißlingen des Versuchs für die Fabrik ein Verlust von etlichen tausend Pfunden hängt, um die man mich jedenfalls wehmütig ansehen würde.

Es wird mir wieder einmal recht klar, was Erfindungen machen heißt, wie unmöglich es ist, dieser noblen Passion obzuliegen, ohne eine Katze zu haben, die uns die Kastanien aus dem Feuer holt, und wie billig daher, daß die Geldleute schließlich auch ihre Löffel in die Suppe stecken wollen, die sich der Erfinder einzubrocken gedenkt. Alles, was wir Schönes über den Jammer und die Not, über die Aufopferung und Mißhandlung dieser Geniusse der Zukunft hören und lesen, rührt zumeist daher, daß sie mit den Gedanken allein wirtschaften zu können glauben und oft in kindlicher Naivität ohne die nötigen Mittel an die Arbeit gehen. Daran sind viele hundert Talente zugrunde gegangen. Gedanken sind weit mehr als alles andere eine Gabe, Lichtfunken, die man nicht stehlen kann, seitdem die Zeit des Prometheus hinter uns liegt, — die man nahezu geschenkt erhält. Man muß aus denselben nicht gar zu unvermittelt Gold schlagen wollen. Eine fertige, lebensfähige Erfindung aber ist mehr oder etwas ganz anderes als ein Gedanke. Man kann sie nicht im Kopf allein machen. Damit will ich nicht sagen, daß man nicht seinen Kopf so teuer als möglich verkaufen darf. Dies ist des Menschen Recht und Pflicht. Wer aber soll bestimmen, was er wert ist?

76.

Liverpool, den 12. April 1874.

Eine schlaflos kitzliche Woche! Am Ostermontag kamen endlich meine sieben Sachen aus Leeds und damit begann in Runcorn eine fast lebensgefährliche Arbeit. Es war nämlich nötig, durch die Schiffsseiten einzöllige Löcher in Platten zu schlagen, die unter der Wasserlinie liegen. Diese Löcher mußten vorläufig mit Holzstöpseln verschlossen werden, bis sie zum Einsetzen von Schrauben gebraucht wurden. Manchmal erforderte es die Arbeit, den Stöpsel minutenlang zu entfernen und das Wasser ins Schiff schießen zu lassen, so lustig es konnte. Daß sich hierbei von Mittwoch bis Freitag eine gute Masse Wasser im Schiffsraum ansammelte, ist natürlich. Am Freitagmorgen konnte das Boot nur noch mit künstlichen Mitteln von zweifelhafter Zuverlässigkeit im Gleichgewicht erhalten werden. Das Schlimmste waren die Nächte. Es schließt wohl niemand behaglich die Augen, der weiß, daß nur ein schwacher Holzpfropf den Untergang eines ihm anvertrauten Schiffes verhindert, und daß an der Stelle, wo es liegt, ein Wiederheben fast nicht möglich ist. In der ersten dieser Nächte wollte ich in dem Schiff wachen. Aber das unaufhörliche, gleichmäßige Rieseln des Wassers durch die Löcher, trotz der Pfropfen, war in dieser Stille für Ohr und Nerven eine so ausgesuchte Qual, daß ich ihr nach einer Stunde entlief. Am andern Morgen, vor Sonnenaufgang, ehe ich um die letzte Straßenecke bog, welche die Anlegestelle des Boots verdeckte, konnte ich mich nicht enthalten, stehen zu bleiben, um dem Stoßseufzer Luft zu machen: „Gütiger Himmel, laß mich nach dem nächsten Schritt das Schiff noch über Wasser sehen!“ Vorgestern Mittag war die gefährliche Arbeit beendet; abends pumpte

die Maschine den hochgefüllten Kielraum aus; gestern habe ich eine kleine Privatprobe angestellt, die befriedigend ausfiel, und heute nacht schlief ich den Schlaf des Gerechten zum erstenmal wieder, ohne Wasser durch meine Träume rieseln zu hören.

77.

Leeds, den 23. April 1874.

Eine gewonnene Schlacht ist nicht das Ende des Kriegs; der hört wohl niemals auf, solange wir leben.

Der Bridgewaterkanal ist enger und seichter als irgend einer, auf dem die Seilschiffahrt bis jetzt versucht wurde. Darin lagen die erhöhten Schwierigkeiten. In allzuscharfen Krümmungen wurde das Seil so sehr aus seiner richtigen Lage gezogen, daß es in diesen Krümmungen zu gespannt, in den geraden Strecken des Kanals zu lose wurde. Dort verlor der Tauer die nötige Steuerkraft, hier bildete das Seil Schleifen und Knoten, die den Betrieb unmöglich machten. Nach einigen mehr oder weniger mißlungenen Versuchen verfiel ich auf eine Vorrichtung, die das lose Seil, anstatt es sofort ins Wasser zurückfallen zu lassen, auf dem Schiffe selbst ausgespannt hält, es mitführt und erst dann wieder ablaufen läßt, wenn die Spannung des versenkten Seils zu groß wird.

Dieser Gedanke wurde ins Werk gesetzt, aber mit langen Unterbrechungen, woran in erster Linie die Wiener Ausstellung schuld war. Das Boot war durch die vielfachen Abänderungen ein unförmliches Ding geworden, aber schließlich doch bereit, seine Künste zu zeigen. Der Erfolg übertraf alle vernünftigen Erwartungen. Wir nahmen unsere Schleppkähne, so viel wir deren bekommen konnten, und

führten den Zug mit einer Geschwindigkeit von vier Meilen ohne den geringsten Anstand von Ende zu Ende des Seils. Das Boot folgte willig allen Zickzackkrümmungen und die oben erwähnte Vorrichtung spielte, daß es eine Freude war. Die Tatsache war erwiesen, daß wir nunmehr auch auf kleineren, seichten Flüssen in den schwierigsten Kurven schleppen konnten. Man beglückwünschte mich zu dem glänzenden Erfolg. Nichtbeteiligte sahen bereits den ganzen Kanalverkehr am Seil hängen. Wir hatten dies, wie die Sachen jetzt standen, sogar schwarz auf weiß. Nun aber stellte sich heraus, daß der lange Verzug den Verwaltungsrat der Kanalgesellschaft zu Manchester in den Glauben versetzt hatte, wir hätten die Sache in aller Stille aufgegeben; und daß dieser, ebenfalls in aller Stille, vier Schraubendampfer bestellt hatte, die nahezu fertig waren. Wir waren überflüssig geworden.

— Eine bittere Pille! —

Aber die Welt geht nicht unter, wenn auch manchmal ein Sturm die Bäumlein ausreißt, die wir am liebevollsten pflegen. Derartige Arbeiten mit ihren Enttäuschungen sind nicht das tägliche Brot des Handwerks mit seinem goldenen Boden. Dafür sind sie voll von Interesse für die Gegenwart, voll von Hoffnungen für die Zukunft. Sie sind zunächst nur das Ausstreuen von neuem Samen. Oft genug wird schlecht gesät; manchmal taugt der Same nichts und manchmal ist der Boden zu steinig, zu kalt, zu naß. Doch ist auch schon mancher Same aufgegangen, wo man ihn nicht hingestreut, wo ihn ein glücklicher Wind hingetragen hat. Und keine Arbeit ist ganz verloren.

78.

Leeds, den 21. Juni 1874.

Mein neuer Wendepflug war in letzter Woche zum erstenmal im Feld und hat sich nicht schlecht betragen. Er ist zwar gebrochen; das versteht sich jedoch von selbst. Greig meint: „wenn er noch zehnmal bricht, so können wir uns alle Glück wünschen". Aber der Bruch erfolgte doch erst, nachdem einige Hauptfragen, die nur durch Versuche beantwortet werden konnten, zu allgemeiner Zufriedenheit entschieden waren.

Für einen deutschen Ingenieur der orthodoxen Schule wäre es freilich unerträglich, wenn sein Geisteskind bei dem ersten Versuche in Stücke ginge. Ich selbst habe mich erst allmählich daran gewöhnt, ein derartiges Vorkommnis mit Ruhe zu betrachten. Impavidum ferient ruinae! Wenn in diesen drei Worten ein halbes Dutzend Schnitzer stecken sollten, so bedenkt, daß ich keinen Taschenhoraz mehr bei mir führe.

Die Sache ist ganz natürlich auf unserem besonderen Gebiete. Formeln und Theorien stehen für Maschinen, die nicht nur über Stock und Stein laufen, sondern Stock und Stein ausreißen sollen, nicht zur Verfügung. Fast all unser Tun ist teuer erkaufte Erfahrungssache. Wenn ein völlig neuer Gedanke ins Leben treten soll wie bei diesem Pflug, so haben wir keinen andern Leitfaden als eine Art von Instinkt, der die gröbsten Fehler verhindert. Sonst aber müssen wir einfach ins Wasser springen, um schwimmen zu lernen. Der erste Sprung hat gezeigt, daß sich der Gedanke über Wasser zu halten vermag. Der zweite Sprung wird nachfolgen.

79.

Leeds, den 5. Juli 1874.

Mit jeder Woche spüre ich deutlicher, daß es wieder Zeit ist, nach dem Wanderstab zu greifen. Einige Monate in der Atmosphäre von Leeds mit ihrem Nebel und Kohlendunst sind gerade genug. Dann fängt der schwarze Staub an, mir in Lunge und Magen, in Kopf und Herz, Kesselstein zu bilden. Die Gedanken und Pläne, welche ich heimgebracht, sind verarbeitet oder verunglückt und ein unbehagliches Gefühl läßt mich in der Ruhe keine Ruhe mehr finden. Es ist das Gefühl des Wandervogels, der im vollen Sonnenschein des warmen Herbsttages merkt, daß er weiter muß, um zu leben.

Mein Pflug ging gestern nach Bedford zur Ausstellung ab; das Seilboot ist noch immer in Warrington ohne weitere Bestimmung infolge der unentschiedenen Haltung der Bridgewaterkanalgesellschaft. „Der Herr verstockte ihr Herz.“ Könnte ich ihnen nur eine Froschplage auf ihren Kanal schicken! Aber was ist zu machen? Wir liegen da wie ein neues, blankes Segelschiff, alle Segel ausgebreitet, und warten auf den Wind, der nicht kommen will. Das ist vielleicht das Schwerste, was ein tüchtiger Matrose zu lernen hat. Doch geht's, wenn er sich mittlerweile in einem Ruderboot herumtummeln kann und zur Unterhaltung einen Seehund fängt oder ein Meerschweinchen.

Dagegen soll ein größeres Unternehmen in Kuba noch diesen Winter in Gang kommen, fliegende Wagen mit Drahtseilbetrieb, Dampfpflüge, eine Eisenbahn aus Holz mit entsprechend eigentümlichen Lokomotiven, Dampfkranen, eine Sägmühle, kurz, eine ganze Schiffsladung voll Wunderlichkeiten. Der Eigentümer all dieser Dinge ist ein New-

Yorker Zuckerraffineur und kubanischer Pflanzer, einer der reichsten Leute dieser steinreichen Sippe. Das wäre etwas, bei dem sich unser Eduard seine technischen Sporen verdienen könnte, dem Leeds nachgerade auch zu rauchig zu werden scheint. Ich denke, es wird sich machen lassen.[1]

80.

Leeds, den 26. Juli 1874.

Die Ausstellung in Bedford brachte wieder einmal glühend heiße Tage und kostete Selter- und Sodawasser, Claret und Eis in ungemessener Menge. Doch kamen wir alle diesmal ohne Sonnenstich, Delirium oder gastrische Fieberanfälle in das gewöhnliche Geleise zurück.

Es ist förmlich Brauch geworden, daß ich als der wissenschaftliche Generalstabschef der Fabrik diesen jährlichen Musterausstellungen und ihren Prüfungen beiwohne, auch wenn wir selbst bei letzteren nicht beteiligt sind, denn die Olympiade des Wettpflügens läuft erst später wieder ab. So hatte ich diesmal das Vergnügen, Sämaschinen und Pferdehacken, Ernte- und Düngerwagen eine Woche lang zu meiner Belehrung und Unterhaltung zu studieren und dabei in gemütlicher Parteilosigkeit zwischen Richtern und Gerichteten hin und her zu bummeln. Ich tat es mit besonderem Vergnügen; denn ich hatte meine Absichten. Gerade vor einem Jahr sollten in Wien die internationalen landwirtschaftlichen Prüfungen stattfinden, die unter dem Gelächter der unbeteiligten Zuschauer und unter nicht zu beschwich-

[1] Es hat sich gemacht, und mein lieber Bruder hat dabei sein junges Leben gelassen. — Der Mensch denkt: Gott lenkt. Auch an meinem Grabe, hoffe ich, wird seinerzeit das alte Sprichwort beweisen, daß es noch wahr ist.

tigendem Fluchen und Jammern der verführten Aussteller zu Fall kamen. Selbst außerhalb Österreichs sind diese sogenannten Maschinenprüfungen meist eine nichtswürdige Spielerei, bei der sich ein halbes Dutzend ehrgeiziger Professoren mit Würde zu blamieren pflegt. Die einzigen mir bekannten Maschinenproben, welche diesen Namen verdienen, sind die der englischen Landwirtschaftsgesellschaft. Ich wollte nun die ganze, wohldurchdachte Einrichtung beschreiben und den Österreichern in der Wiener landwirtschaftlichen Zeitung unter die Nase reiben. Wie so oft, habe ich den Stoff beisammen und dabei bleibt es; denn wo soll ich die Zeit hernehmen, um ihn in eine brauchbare Form zu gießen?

Daß mein Pflug auf der Ausstellung erschien und mit beträchtlicher Achtung behandelt wurde, habt Ihr in Zeitungen gefunden. «The new plough is a sensation»; was kann ich mehr verlangen für den Anfang? Das Prinzip ist so neu, daß es einige Zeit braucht, bis man sich an den Anblick des Gerätes gewöhnt. Allem nach hat dasselbe eine Zukunft und ich ginge mit neuem Eifer an seine Weiterentwicklung; doch ist meines Bleibens hier nicht mehr lang. Sobald die Strohbrenner für Rußland reisefertig sind, bin ich's auch.

Fast hätte ich's vergessen: Ich hatte in Bedford die Ehre, den kaiserlichen Kronprinzen von Deutschland unter unsern Dampfpflügen umherzuführen, und konnte mich nicht enthalten, ihn daran zu erinnern, daß diese Maschinen auch im Krieg, bei Toul und vor Paris, erkleckliche Dienste geleistet hatten. „Ach, ich weiß!“ sagte er wohlwollend; „sie lagen gewöhnlich in den Straßengräben“; worauf ich mich bemühte, unserem Gespräch eine andere Richtung zu geben.

81.

Warschau, den 4. September 1874.

Gestern hätte meine Epistel die Klagelieder Jeremiä an Bitterkeit übertroffen. Heute geht's zur Not wieder.

In Wien war ich vier Tage und sah alte Bekannte. Stadt und Land liegen im tiefsten Katzenjammer. Das Ausstellungsgebäude steht noch und sieht aus wie ein verlassenes Theater mit ausgelöschten Lichtern und verdeckten Stühlen, ein feierlich-trübseliger Anblick. „Sie hätten kein Geld zum Abbrechen!" sagen die Wiener. Sie hatten noch weniger Geld zum Bauen und haben's doch gebaut. Aber sie hatten Kredit, den modernen Ersatz für Glauben, und bewegten Steine damit und Berge. Wie doch in unserer materiellen Zeit die alten, großen Wahrheiten zur fratzenhaften Wirklichkeit werden!

Da wurde mir plötzlich bange, daß ich in Polen zu spät kommen könnte und ich packte auf. Man verläßt Wien um zehn Uhr vormittags und ist am nächsten Morgen in Warschau. Bei Nacht sieht man auch in Polen nichts, was nicht viel weniger sein soll als bei Tag. In Graniza wird man zum erstenmal russisch durchsucht. Hentschels Eisenbahnführer allein schien den Beamten verdächtig zu sein, wahrscheinlich wegen der roten Decke.

Warschau fand ich im Morgensonnenschein nicht übel: breite, lustige, schnurgerade Straßen, hübscher Renaissancebahnhof. Nichts erinnert daran, daß man hier eine neue Welt betritt als die ungewaschenen, etwas schadhaften Droschken und ihre jämmerlichen, meist blinden Pferde. Hotel d'Europe steif, feierlich leer.

Die erste Fahrt galt der Firma Lilpop und Cie. Eine Maschinenfabrik, wie sich zu meinem Erstaunen zeigte.

Fünfhundert Arbeiter. Zudem haben die Leute ein großes Kommissionsgeschäft, daher geht unser Dampfpflug durch ihre Hände. Seine wahre Bestimmung ist, wie ich hier erst erfuhr, die Besitzung eines Grafen Branizky in Stawischtsche, neunzig Werst von der Eisenbahnstation Fastow im Gouvernement Kiew. Jetzt wißt Ihr, so genau als ich selbst, durch welches Loch ich diesmal aus der Welt verschwinden werde: — „Fastow!“

Nun aber begann der Jammer. „Haben Sie unsern Brief erhalten?“ fragte die Firma Lilpop und Cie. mit langen Gesichtern. — Nein. — „Unbegreiflich! Wir schrieben Ihnen, in Wien oder Böhmen zu bleiben, solang Sie wollen. Die Maschinen sind wohl noch nicht von Danzig weg. Sie brauchen dann fünf bis sechs Tage, bis sie hier sind; hier drei bis vier Tage zum Verzollen; dann wieder fünf bis acht Tage bis Fastow und von dort vielleicht Wochen bis nach Stawischtsche. Auch nach Leeds haben wir geschrieben, um Ihre Arbeiter aufzuhalten. Sie kennen in England unser russisches Tempo nicht.“ — Das war ein Schlag! Die Aussicht, vierzehn Tage in Warschau zu sitzen, sprachlos, ohne einen Menschen zu kennen! Ich sagte wenig und sah mir die Stadt an.

Am folgenden Morgen standen meine zwei Leute aus England vor der Türe! Auch sie hatten sich durch Lilpops Absagebrief nicht stören lassen. Unsere Lage wurde förmlich unheimlich. Ohne eine Stunde zu verlieren, schickte ich beide in das mythische Innere des Reichs, da sie natürlich hier nichts zu schaffen haben. Wie sie sich bis Stawischtsche durchschlagen, muß ich einem gütigen Schicksal überlassen.

Gleich darauf kam die erfreuliche Nachricht, daß unsere Maschinen von Danzig abgegangen seien. Ja, — alles in

Erstaunen setzend, fand sich heute früh, daß die sechs Eisenbahnwagen bereits hier stehen. Es fiel mir ein Stein vom Herzen. Denn das einsame Russischlernen, mit dem ich mich zu beschäftigen gedachte, geht an heißen Septembertagen in dem Gasthof einer großen Stadt sehr schlecht.

Statt um vierzehn Tage wor ich nun nur um drei zu früh gekommen, — ein Ineinandergreifen, wie es in Rußland unerhört scheint. Für uns ungeduldiges Volk wäre selbst dies kaum erträglich gewesen, wenn nicht eine merkwürdige Einrichtung in der Natur es mit sich brächte, daß man bis ans Ende des Lebens alles aushält, was man aushalten muß, außer das Ende selbst.

82.

Bjelaja Zerkow, den 9. September 1874.

Ich glaube, ich habe Heimweh, ein Gemisch von halb deutschem, halb englischem Heimweh, das wohl nur einem Deutschen möglich ist. Es erschwert das rasche Russischlernen, erleichtert aber das Briefschreiben. Es ist überdies ein mir so selten gewordenes Gefühl, daß es mich anmutet wie der jahrelang entbehrte Geschmack eines alten Leibgerichts, — etwa Sauerkraut und Spätzle. Und ich lasse mir's ordentlich schmecken.

In Warschau mußte ich mich zu viel ärgern, um die Schönheit der Stadt und ihre „Gemütlichkeit“, die mir unterwegs ein polnischer Tabaksfabrikant rühmte, auf mich wirken lassen zu können. Auch ist mir das Volk Israel, gegen das ich an sich keine Vorurteile hege, im Übermaß genossen, doch nicht zuträglich. Daran aber muß man sich hierzuland gewöhnen; das sehe ich bereits.

Und wie wunderlich sie sich in die Hände arbeiten:

Lilpop, Rau und Löwenstein, „grauße und fürnehme Herren“, die jeden von oben herunter begucken, der sich's gefallen läßt, haben den Transport unserer Maschinen von Danzig bis hierher zu besorgen. In Warschau, wo die Herren sitzen, übergeben sie die Verzollung und Überfuhr auf die russische Staatsbahn einem Agenten, Herrn Laibel. Der verzollt die Sachen, übergibt aber die Überfuhr einem dritten Agenten und Fuhrwerker, Herrn Itzig. Dieser führt die Sachen nach dem Staatsbahnhof und übergibt die Weiterbeförderung einem vierten Agenten, Herrn Rosenberg, und der hat in Fastow, dem Bestimmungsort der Sendung, seinen fünften Agenten, Herrn Kaminezky, welch letzterer sich auch sogleich dort mit zwei weiteren Agenten vorstellte, die nun die Fuhrwerkerei nach Bjelaja Zerkow übernehmen wollen. Alles Juden, ohne Ausnahme. Je weiter man diese Stufenleiter herabsteigt, um so höflicher, langberockter und schmutziger werden sie. Gestern, hoffe ich, bin ich auf der untersten Sprosse angelangt.

„Wissen ist Macht!“ Darin liegt wohl das Geheimnis des Systems. Als Rosenberg in Warschau seine Aufwartung machte, um mir die Adresse seines Geschäftsfreundes in Fastow zu geben, erschrak ich ein wenig an dem polnischen Namen: Kaminezky. „Wie soll ich mich mit «diesem Menschen» verständigen?“ Herr Rosenberg nennt seinen Vertreter einfach: „Mensch“. — „Ah“, versetzt er, mit einem schwer erklärlichen Ton von Verachtung in der Stimme, „er spricht alles; er ist ein Jüd'; — reisen Sie mit Gott!“

So fuhr ich denn von Praga ab, der Ukraine zu, zunächst mit einer Karte nach Brzesc. Da das in diesem Worte notwendige doppelte Niesen für den katarrhfreien Fremden schwierig ist, so wird es einfach Brest ausge-



Gez. Dezember 1874. Bild 11, siehe Seite 156.

Löwenturm zu Ferrara. Italien.



Gez. Mai 1875. Bild 12, siehe Seite 164.

Talnoje. Ukraine.

sprochen, wie man es in der französischen Geographie gelernt hat. Gegend flach bis sanft wellenförmig. Mäßig viel Wald. Weite, nicht übel bestellte Ackerflächen. Alles gut genug bei einem erstmaligen Durchfahren. Bahn und Wägen vortrefflich, Stationsgebäude und Bahnwirtschaften sauber und wohlversorgt.

Abends zehn Uhr in Brest. Eine Stunde Aufenthalt. Das Deutsche nimmt nunmehr bedrohlich ab. Doch erwischt mich — ich kann kaum behaupten, daß ich ihn erwischte, — ein deutsch stammelnder Gepäckträger und befördert mich und meine Sachen glücklich weiter. Durchgehende Wagen, ziemlich leer und bequem zum Schlafen.

Es wird irgendwo in Volhynien Tag. Flache Felder. Seltene ärmliche Dörfer. Weniger Wald als gestern. Meine Reisegesellschaft der erwähnte Tabaksfabrikant und andere freundliche, wenig interessante Leute. Ein langer, warmer Tag, von dem nichts zu sagen ist, als daß man so und so viele Meilen einförmigen Bodens hinter sich gelassen, einen halben Novellenband durchgeblättert und sich vergeblich der Schwermut der Gegend zu erwehren gesucht hat. Es muß wohl Menschen geben, die auch hier glücklich sein können. Aber wie sie's angreifen, ist mir ein Rätsel.

Endlich abends sechs Uhr Ankunft in Fastow, etwa fünfzehn Wegstunden vor Kiew. Eine einsame Station mit sechs bis acht Bretter- und Blockhäusern im Hintergrund. Das eigentliche Dorf soll weitab liegen und ist mir nicht zu Gesicht gekommen. Schon etliche Stationen zuvor hatte ich erfahren, daß mein künftiger Freund, Chaiem Kaminezky, sicher auf dem Bahnsteig zu finden sei. Hier drängt sich ein ganzer Schwarm von Kindern Israels. Auf meinen lauten Ruf nach Chaiem Kaminezky bringt mir ein

halbes Dutzend ihren verlangten Glaubensgenossen herbei. Ein alter, schmutziger Kerl voll zutraulicher Zuvorkommenheit, ein fast unverständliches Deutsch sprechend. Aber man versteht sich trotzdem, wenn man muß. Mein Gepäck wird nach dem nächsten Hause geschleppt, dem sogenannten „Gasthof“ von Fastow, und Tee bereitet, während die sechs Juden sich eifrig erkundigen, ob ich meinen Zucker mitgebracht habe? „Nein.“ Worauf im Nachbarhause von sämtlichen sechs Juden fünf Stückchen geholt werden.

Dem Tee folgt eine Nacht auf einem harten, überaus hügeligen Schragen, mit meinem Reisesack als Kopfkissen und meinem Plaid als Decke. Um fünf Uhr wird es glücklicherweise Tag und bereits ist mein Chaiem nebst seinen Glaubensgenossen munter und bereit, ein Geschäftchen zu machen. Wie wir in Fastow unsere Maschinen montieren sollen, ist mir derzeit noch unklar. Es ist auch nicht ein Stück Holz da, wenn wir eines brauchen sollten. Zunächst bestelle ich ein Fuhrwerk, das mich dem endlichen Bestimmungsort des Pflugs näher bringen sollte. Nun lautet aber meine von Chaiem erhaltene Adresse an Graf Ladislav Branizky in Bjelaja Zerkow, und die von Warschau an Graf Ladislaus Branizky in Stawischtsche. Da das erstere auf dem Wege zum zweiten liegt, so war es rätlich, beim ersteren zuerst mein Glück zu versuchen.

Noch vor sechs Uhr bin ich auf dem Wege. Ein Dreigespann schlecht aussehender, kleiner Pferde, die aber laufen, daß es eine Freude ist; das Fuhrwerk ein mit Heu reichlich gefülltes Wägelchen. Mit dem Notizbuch in der Hand und ziemlich viel Sorgen im Herzen geht's den staubigen Feldwegen entlang, Entfernungen notierend, Brückchen und Gräben untersuchend, nach Wasser umherspähend. Riesengroße

Feldstücke, prächtiger Boden, unabsehbare Flächen. Nach drei Viertelstunden ein ärmliches, ausgetrocknetes Dorf aus Strohhütten. Zweimal im Laufe von drei Stunden scharfen Trabs taucht der Weg plötzlich in ein unerwartetes Tal hinab, wo wir ansehnliche aufgestaute Teiche finden, um welche sich größere, weit verzettelte Dörfer lagern, die nach der trockenen, öden Hochebene erfrischend genug dreinsehen. Eine wahre Augenweide, selbst für mein technisches Gemüt! Denn die Überführung der Maschinen hängt von der Möglichkeit ab, überall auf ihrem Wege das nötige Wasser zu beschaffen, und die Aussichten sind, trotz der Teiche, verzweifelt.

Um zehn Uhr ist Bjelaja Zerkow erreicht. Es ist ein stattliches Städtchen, an einem Nebenfluß des Dnieper gelegen, der sich bis auf die Felsen in den wohl dreißig Meter tiefen Lehmboden der Ebene eingefressen hat. Drei Kirchen mit grünen Dächern, stattliche Regierungsgebäude. Das muß man der russischen Regierung lassen, daß, was sie tut, in achtunggebietendem Lapidarstil dasteht, soweit es von außen ersichtlich ist, in auffallendem Gegensatz zu der Art des Bauens in der Türkei oder Ägypten! Die Wohnhäuser sind alle einstöckig, die Straßen weit, ungepflastert und tief mit Staub bedeckt. In meinem Gasthaus wird mir mit geschäftiger Wichtigkeit ein erträgliches Zimmer eingeräumt, wobei der Kellner mich belehrt, daß dieses das beste in der Stadt sei und für den Tag drei Rubel koste. Mein Vorgänger sei hinausgeworfen worden, weil er bloß zwei Rubel fünfzig Kopeken bezahlt habe. Das ist zweimal soviel, als man im ersten Hotel zu Warschau zahlt. Ich erörterte die Frage nicht und nahm ruhig Besitz. Während ich mich wusch, steckte jede halbe Minute ein neuer Jude den Kopf zur Türe

herein, um mir etwas zum Kauf anzubieten, — Mäntel, Hemden, Seife, Messer, Stiefelwichse und namentlich, wiederholt und dringend, das Schönste, was Bjelaja Zerkow sonst an Schönheiten besitzt. „Fein! — Polnisch! — fein!“ schrieen die bärtigen Schweinehunde und schnalzten in orientalischer Begeisterung mit der Zunge. Ländlich, sittlich! wie wir in Deutschland zu sagen pflegen.

Das Grafenschloß ist eine Stunde vor der Stadt. Ich fuhr sofort dorthin. Ein modernes, hübsches Landhaus, einfach im Äußern, aber innerlich mit allem Luxus ausgestattet. Ein Viergespann prächtiger Tiere stand vor dem Tor und feierliche Stille herrschte im geräumigen Hof. Mit Mühe fand ich jemand, der deutsch sprach. „Der Herr Graf sind nicht zu Hause. Sie sind in Kiew. Sie werden heute abend zurückkommen und sind vermutlich morgen früh um acht Uhr zu sprechen.“

Somit war nichts weiter zu tun, als Geduld zu üben, zu welchem Zweck ich einen ausgedehnten Spaziergang in die Stadt unternahm und Briefe schrieb. Die Federzeichnung einer Provinzialstadt in der Ukraine ist nicht leicht zu machen, weil so wenig vorhanden ist, was Augen und Ohren oder selbst die Nase fesselt. Weite, luftige, sonnige Straßen, deren weißer, tiefer Staub derzeit mit nichts Schlimmerem als mit Stroh gemischt ist, sind von niederen, meist strohgedeckten Häusern begrenzt. Die wenigen höheren Gebäude sind blendend weiß angestrichen und mit grüngestrichenen Blechdächern gedeckt. Ebenso sind die Kirchen bemalt, deren Grundform ein gleichseitiges stumpfes Kreuz ist, und die häufig wie aus fünf aneinandergebauten Türmen zu bestehen scheinen, wovon der mittlere die vier Seitenkuppeln überragt. Das Volksleben verliert sich fast in diesen weiten

Straßen. Die Trachten sind überaus einfach und unauffallend, die Gesichtszüge, soweit sie nicht jüdisch sind, ich möchte sagen, ein stumpfes Deutsch. Das alles entspricht der Oberfläche, auf der es gewachsen ist, die nichts Hervorragendes zeigt als das unermeßliche, fruchtbare Einerlei, das alle meine Erwartungen übersteigt.

Am andern Morgen ging's wieder nach dem gräflichen Palais. Ein junger Mann empfing mich in einem elegant ausgestatteten Salon, vermutlich der Sekretär des Grafen, welcher selbst nicht zu sprechen war. Es stellte sich heraus, daß es zwei Grafen Ladislaus Branizky, Onkel und Neffe, gibt und daß der meinige zehn Stunden weiter entfernt wohnt.

Zuvorkommend ließ mir der falsche Demetrius eine Tasse Kaffee anbieten und rasch einspannen, so daß ich im Handumdrehen zum Hause draußen und auf dem Wege nach Stawischtsche war.

Komisch war die Abrechnung im Wirtshaus. Meine Rechnung betrug vier Rubel und war aufs Handeln eingerichtet. Die Wirtin nahm schließlich mit vielem Wehklagen, aber doch mit sichtbarer Befriedigung drei Rubel. Auch das war selbstverständlich zu viel für ein leeres Zimmer und drei Tassen Tee. Fragt doch der Kellner gewöhnlich den Reisenden beim Aussteigen: wo er sein Bett habe? Das mindeste, was ein Landeskundiger mitbringt, ist das Kopfkissen. Noch einfacher machte es ein Kosakenhauptmann, der hier in einem Privathaus einquartiert war. Unzufrieden mit dem kultivierten Hausgerät des Gastzimmers ließ er alles hinausschaffen, dafür einen Meter hoch Heu aufschütten und Teppiche darüber breiten, auf denen er nun wohnte und schlief.

Wieder ging es wie gestern über die Hochebene hin, nur schien sie noch end- und wasserloser, daß mir das Herz ordentlich sank. Auf halbem Weg, an der Grenze der Besitzungen von Onkel und Neffe, wurde ich aus meiner Droschke mit vier prächtigen Pferden in ein bescheidenes Bauernwägelchen mit zwei Gäulen umgeladen[1], das mich nach vier Stunden dickbestaubt in Stawischtsche absetzte. Der richtige Graf ist gefunden und mein Ziel erreicht.

83.

Stawischtsche, den 24. September 1874.

Ich bin so müde, daß ich kaum die Feder halten kann. Während der letzten Tage hatte ich keinen Tisch, auf dem ich hätte schreiben können.

Dafür sind die Maschinen seit gestern abend hier und haben ihre Fahrt über sechzig Meilen Steppenland glücklich hinter sich.

Heute ist Ruhetag. Ich wollte Briefe schreiben, aber es geht nicht.

84.

Wischkowski (Vorwerk von Stawischtsche),
den 18. Oktober 1874.

Briefe kommen und gehen von hier mit erstaunlicher Unregelmäßigkeit. Man wird es müde zu schreiben, wenn sich der Postschalter als eine Art Danaidenfaß erweist.

Ich hatte indessen viel und wilde Arbeit. Es handelte sich um Dampfpflugmaschinen, die mit Stroh geheizt wer-

[1] Während dieses Vorgangs entstand an dieser Stelle die Skizze auf Bild 10, die, als einzige Unterbrechung einer unabsehbaren Ebene, die Grabhügel eines verschwundenen Volkes zeigt, welche über ganz Südrußland verbreitet sind.

den müssen, dem einzigen Brennmaterial, das hierzuland in Masse und billig zu haben ist. Die letzte Woche brachte endlich die Entscheidung und einen vollständigen Sieg des Prinzips. Die Form des Dampfpflugs für Rußland ist nun gegeben; in Einzelheiten fehlt allerdings noch manches.

Seit einigen Tagen ertrage ich denn auch die Beschwerden meiner Pionierarbeit mit wahrem Vergnügen. Meine Kleider sind zwar sämtlich in einen bedauernswerten Zustand geraten. Meinen Plaid habe ich verloren und meinen Überzieher hat eine dankbare Bevölkerung gestohlen. Gestern habe ich mir bei allzu gründlicher Beobachtung der neuesten Art der Strohfeuerung das Haar verbrannt, so daß ich als Vogelscheuche brauchbar wäre. Es ist ein wahres Glück, daß ich hier auf dem Vorwerk wenigstens der reizenden Gräfin aus dem Weg gehen kann. Aber was tut das alles, seitdem der Dampfpflug im Feld hin- und herspaziert, ohne etwas anderes zu verbrennen als Stroh, das nichts kostet, und die Haare eines Ingenieurs, die ebenfalls nie einen erklecklichen Marktwert besaßen.

85.

Stawischtsche, den 25. Oktober 1874.

Gestern ist der erste Regen gefallen, seitdem ich hier bin. Heute stürmt es schon winterlich über die öden Steppen. Nächsten Sonntag kehre ich dem stummen Land den Rücken, in dem auf Meilen und Meilen nichts den müden, staubgetrübten Blick festhält als da und dort ein Totenhügel aus der Zeit der Völkerwanderung.

Aber ich tue der Gegend vielleicht unrecht. Ein Brief, der aus einem bessern Monat stammt und nach längerem Umherirren übel zugerichtet soeben zu mir zurückkommt, erinnert

mich daran. Man muß die Hochflächen der Ukraine sehen, wenn das wogende Meer der Kornfelder der Sichel zureift, wenn sich, soweit das Auge reicht, der goldene Segen dieses wunderbaren Gaus ausbreitet und nichts auf der Welt zu sein scheint als ein blauer Himmel und die goldgelbe, dankbare Erde. Auch hat die Ukraine ihre Tälchen, ihre Teiche, ihre versteckten Wäldchen, wahre Schmollwinkel der Schönheit der Natur, in welche sie sich versteckt zu haben scheint und aus denen sie nur um so reizender, weil oft so ganz unerwartet, hervorlächelt. Dann hat sie ihre Sonnenuntergänge, glühend in wirbelndem Staube, der jedem bewegten Wesen folgt wie ein Schatten, und dann ihre stillen Sonnenaufgänge —

Ja, still ist das Land und stumm. Man hört nichts, man sagt nichts. Die Welt draußen mag sich um Bismarck oder den Papst müde toben, die Karlisten mögen Madrid nehmen und die Madrider Kuba verlieren: man weiß es nicht und wenn man's erfährt, scheint es so unwichtig, daß man kaum den Mut hat, es weiter zu erzählen. Als ob alles Interesse am Leben der großen Welt am Erstarren wäre! Und man fühlt jeden Augenblick, daß es ein unsichtbarer Druck von außen und von oben ist, der die Erscheinung verursacht. Die Leute stellen sich tot, aber man merkt, wie unbehaglich es ihnen dabei ist.

Ich war in andern Ländern, die unter einem politischen Druck lagen. Wie anders machte sich die Sache dort! Knirschende Zähne, Wutgeschrei, geballte Fäuste. Es war recht häßlich. Aber die Menschen blieben dabei doch am Leben. Hier ist es unheimlich, wie auf einem Kirchhof lebendig Begrabener.

Was mich überrascht, ist die gewaltige Ausdehnung

des Polentums. Hier in Kleinrußland glaubte ich das alles schon längst verschwunden. Es blüht und wuchert — würden die Russen sagen — in aller Stille aufs üppigste.

Die letzten Wochen waren eine Reihe harter Arbeitstage, die in Fastow begannen. Nachdem die Maschinen unter mannigfachen Fährlichkeiten ausgeladen waren, zeigte sich die Überführung nach Stawischtsche förmlich erfinderisch an Schwierigkeiten aller Art. Dem Wassermangel mußte mit einer ganzen Karawane von ochsenbespannten Wasserfässern begegnet werden. Für Brücken und Brückchen führte ich zwei Wagenladungen von Balken mit, um Übergänge notdürftig stützen zu können. In den Dörfern nahm die männliche Bevölkerung da und dort eine bedrohliche Haltung an, so daß ich meine kleine Mannschaft für ein Handgemenge bereit halten mußte. Die Weiber geleiteten uns mit Jammern und Heulen von End zu End ihres Dorfes, in Todesangst vor den sprühenden Funken der Maschine, die ihre Strohdächer bedrohten.

Eine besondere Landplage bildete die Judenschaft, die, von unendlicher Neugier getrieben, sich in hellen Haufen einfand. Andererseits waren diese Leute aber auch unermüdlich, alles herbeizuschleppen, was ich irgend nötig haben konnte: Holz, Kohle, Öl, Putzlappen, Kleider und Nahrungsmittel, ja sogar ein hierzuland seltenes Kunsterzeugnis: Seife. Ich hätte ohne die Juden diese drei Tage kaum überlebt.

Endlich waren wir am Ziel. Es ist in Rußland kein Spaß, selbst einen gewöhnlichen Dampfpflug in Betrieb zu setzen. Soll man zugleich nicht bloß etwas Neues einführen, sondern für das Neue erst hier die nötigen Erfahrungen sammeln und diese sogleich praktisch verwerten, so wird die

Sache ein „Kampf ums Dasein“ der ernstesten Art. So war es mit der Strohbrennerei. Unsere Versuche in Leeds waren nur stundenlange Spielereien gewesen. Hier hatte ich die wirkliche Aufgabe vor mir und dabei ging's denn auch, bei aller Umsicht, drunter und drüber.

Wir feuerten zuerst, um die Leute einzuüben, mit Holz, dann mit Repsstroh, schließlich mit gemeinem Weizenstroh. Erst hierbei zeigten sich ernste Schwierigkeiten.

Einem verzweifelten Freitag folgte ein triumphierender Samstag. Am Sonntag posaunte ich Viktoria nach England und Deutschland. Ich hatte zu früh geblasen. Das Wesentliche der Feuerungsanlage bestand in einem beweglichen Rost, der das brennende Stroh schüttelt, das ohne dieses Schütteln in eine feste unverbrennliche Masse zusammenbackt. Am Montag brachen infolge der Hitze fünf Roststäbe, am Dienstag drei, am Mittwoch vier. Jedesmal wurden Änderungen vorgenommen; nichts wollte helfen. Ich verbrannte Roststäbe so schnell als Stroh, was sich nicht wohl bezahlen konnte. So warf ich schließlich mit schwerem Herzen den beweglichen Rost, auf den ich mir viel zu gut getan hatte, ganz weg und ließ das Stroh mittelst der einfachsten aller Maschinen, einer Strohgabel, einführen und in Bewegung setzen. Dreimal mußte auch dann die Einrichtung verändert werden, bis die Sache anstandslos ging. Zur Abwechslung entstand gelegentlich eines sturmartigen Windes eine Strohfeuersbrunst in unserem berghoch aufgehäuften Brennmaterial. Einer meiner Engländer steuerte die schwer bedrohte Maschine mutig aus dem Flammenmeer heraus und verbrannte seinen Bart nicht übel. Mir selbst wachsen die neulich abgebrannten Kopfhaare langsam, aber erfreulich nach. Indessen, an diesem Tage

trat der Wendepunkt ein. Am folgenden ging es den ganzen Tag so flott, als ob wir Kohlen hätten. Die Gefahr für den Rost war beseitigt. Zwar der Teufel ist verschmitzt und versteht mit Feuer zu hantieren, so gut wie einer. Aber ich sehe nicht, wie und wo er mir diesmal wieder ein Bein stellen könnte.

Und nun denke ich mit fröhlichem Herzen an den Abschied. Hätte ich sonst nichts zu tun, so wäre es freilich am besten, ich bliebe, bis wir eingeschneit sind. Denn der Kampf der letzten drei Wochen hat natürlich auf das unverständige Publikum einen schlechten Eindruck gemacht. „Wie ihr es macht, das ist uns einerlei; der Kaiser wünscht, daß alles fertig sei!“ So denken in der Tat die meisten Kaiser und sagen alle Kämmerlinge. Dagegen ist nur mit Taten zu antworten. Dies geschieht denn auch zum Glück seit einer Woche in erfreulichster Weise und wird bis zum Anfang des Winters geschehen; denn die beiden englischen Arbeiter lasse ich hier.

In Wien winken mir ein paar Ruhetage. Ich muß mich waschen, kämmen, neu bekleiden und ein wenig Luft schnappen. Das verbrannte Stroh und der unglaubliche Staub dieser Steppen steckt mir in allen Gliedern. Dann geht's nach Südungarn, wo Erzherzog Albrecht nun schon sechs Dampfpflüge in fröhlichem Gang hat; von dort in die Umgegend von Agram, wo es auf Thurn- und Taxisschen Gütern noch etwas wild zugehen soll. Folgt Seelowitz in Mähren, Kollin, Prag, Regensburg, Frankfurt, Köln, Lüttich, London — überall ist, bei zehn Minuten Aufenthalt, ein Dampfpflug zu besuchen. Ich habe in den letzten fünf Jahren doch nicht umsonst den Heiden das Evangelium gepredigt.

86.

London, den 18. Dezember 1874.

„Keine Ruh bei Tag und Nacht!“ Kaum zurück aus Wasser und Schnee in Böhmen heißt es aufs neue den Bündel schnüren. Weihnachten werde ich voraussichtlich in den halbgefrorenen Lagunen der Adria zubringen. Es ist mir nicht unlieb. Der Christabend ist für unsereinen der allerfatalste im Jahr. Wohl mir, wenn ich während desselben auf den Pyramiden sterngucken, in der Mammuthöhle Steine klopfen oder an den Pomündungen im Sumpf waten kann. Wo und wann immer der tiefste Grundton des menschlichen Daseins berührt wird, ist's ein wehmütiges Moll. Das ist nicht zu ändern, wie man's auch einrichten mag. Lenau hat recht:

„Was sie am Schmerz, den sie zu trösten
Nicht wußte, mild vorüberführt,
Erkenn' ich als der Zauber größten,
Womit uns die Antike rührt.“

Ja — „vorüberführt!“ Die alten Griechen hieben sich Venusse aus; ich darf zur Zerstreuung Frösche fangen.

87.

Ferrara, den 8. Januar 1875.

Ein halber Tag Wartezeit, ehe ich meine Rückreise antreten kann. Das stille Ferrara liegt nicht mehr an einer Durchgangslinie des Weltverkehrs.[1]

Hochinteressant sind die Verhältnisse am unteren Po trotzdem, wie sie der Kampf mit dem Strom gestaltet hat,

[1] Aus diesen Tagen stammt die Skizze des Löwenturms an dem prächtigen alten Schloß der Estes zu Ferrara auf Bild 11, das in der Mitte der halbverödeten Stadt meinem Gasthof gegenüber lag.

der zwischen hohen Dämmen hinziehend bei jedem Hochwasser die ganze Gegend in ein Meer zu verwandeln droht.

Die Verteidigung gegen diese Gefahr führte schon in uralten Zeiten zur Bildung sogenannter Konsortien der Grundbesitzer, die in den Lagunen und Schilfteichen des östlichen Teils der Provinz Ferrara ansässig sind. Im zweiten Konsortium, mit dem ich zu tun habe, sind nur zwei Fünftel des Landes bebaut, drei Fünftel sind eine grüne Binsenwüste, baumlos und menschenleer und je nach den Jahreszeiten auf weite Strecken fußtief unter Wasser. Dieses Land ist seit drei Jahren Eigentum der Ferrara-Land-Reclamation-Company, die es zu entwässern und unter den Pflug zu bringen sucht.

Ein neuerdings gegrabener Kanal führt das Wasser der 5000 Hektare ihres Gebiets in dessen südöstlicher Ecke zusammen, wo es bei Codigoro von einem Pumpwerk von 2400 Pferdekraft in den Po di Volano geworfen wird. Die nächste Aufgabe ist nunmehr, so rasch als möglich die See von gestern in einen Garten für morgen umzuwandeln.

Im Gebiet der Goetheschen Poesie ist dies bekanntlich eine Beschäftigung, mit der sich ein blinder Faust, nach dem Studium von Theologie, Philosophie und einem gründlichen Kursus allgemeiner Lebensschulbildung, den Abend seiner Tage versüßt. In Wirklichkeit heißt es die Augen sehr weit aufsperren, um ein solches Unternehmen aus dem Schlamm ins Trockene zu ziehen. So scheinen wenigstens die englischen Aktionäre zu denken, die sich umsonst nach einem blinden Faust umsahen. Schließlich wurde Fowler auf die Sache aufmerksam gemacht und nach einigen Umschweifen ich auf den Kampfplatz geschickt.

Mit Reisebeschreibungen, die in Leeds oder London be-

ginnen, werde ich Euch für alle Zukunft verschonen. Acht Tage lang habe ich im „Land, wo die Zitronen" — erfroren sind, Menschen und Vieh, Bodenbeschaffenheit und Wassermengen mit Eifer studiert. Mein Bericht, von unitalienischer Gewissenhaftigkeit, hat in London großes Gefallen erregt. Er soll dort ins Italienische übersetzt werden und sodann zu entsprechenden Maßregeln führen. Gestern erhielt ich zwei Telegramme. Das erste zeigt mir an, daß ein Aktionär dieses Schriftstück in einem Bahnzug verloren habe; das zweite besagt, daß Seiten 1—12 wieder gefunden seien. Zum Glück ist das Ganze eine Kopie. So kann ich den Leuten billig wieder auf den Strumpf helfen.

88.

Leeds, den 31. Januar 1875.

Nach der Stille in Ferrara war der Januar in Leeds lebendig genug, so daß manche andere und wichtigere Pflicht, wie beispielsweise Geburtstagsglückwünsche, vergessen werden mußte. Ich habe mir's längst zur Lebensregel gemacht, das Nächstliegende zuerst anzupacken. Fürs praktische Leben ist die Regel nicht schlecht, zum mindesten eine gute Philisterregel. Sie gibt dem Karrengaul immer genug zu schleppen, aber sie führt zu keinen hohen Zielen. Manchmal wäre es wohl weiser, das Nächstliegende liegen zu lassen und dem Ferneren und Größeren nachzustreben. Wozu freilich der Mut gehört, die Folgen zu tragen.

Zum Nächstliegenden gehörten: Drahtseilboote, die in den Kanälen von Demarara schwimmenden Dampfpflugmaschinen das Fahrwasser frei zu halten haben, das Podeltaprojekt, wo zunächst eine Muster- und Versuchsfarm angelegt werden soll, neue Strohfeuerungsmaschinen für Ruß-

land und eine Patentschiebersteuerung, die mich mehrere freudig-schlaflose Nächte gekostet hat. — Noch näher liegen uns dreißig Lokomotiven, welche der Vizekönig von Ägypten vor einigen Wochen für seine Sudaneisenbahn bestellt hat, die aber in den geregelten Gang der Fabrik einige Unordnung zu bringen drohen. Doch was kümmert Euch der Sudan und die Ordnung der Fowlerschen Fabrik. Weshalb sollten wir gelegentlich nicht auch von etwas anderem plaudern? Stoff gibt es so unendlich viel in dieser Welt! Sie wird alt, meinen viele, aber sie wird trotzdem mit jedem Jahr interessanter. Hab' ich nicht auch ein Recht, in freien Stunden nachdenklich und alt zu werden oder wenigstens älter? Damit möchte ich diese „Sonntagsbetrachtungen eines Weltkindes" einführen und rechtfertigen. —

Wir — d. h. die englische Staatskirche — haben in Leeds wie anderwärts eine „Mission" abgehalten. Die Aufregung, welche nicht gerade übermäßig war, läßt nach. Der Versuch war für die Episkopalkirche etwas Neues und einige unserer Geistlichen wollten nichts davon wissen. Alle aber — und das ist fast komisch — sind ganz erstaunt über ihren eigenen Erfolg. In der Missionswoche selbst waren die Kirchen zum Erdrücken voll: ein Beweis, wie willig das Volk ist, sich aufregen zu lassen, und wie dankbar, wenn etwas auftaucht, das der Seele aus dem tödlichen Gewohnheitsschlendrian hinaushilft. Ein Mann aus Liverpool hatte sich das ärmlichste Kirchlein im ärmsten Fabrikviertel der Stadt ausgesucht. Als er zum letztenmal hier predigte, war kein Eindringen in die kleine Kirche mehr möglich und ich hörte dafür in einem nahe gelegenen Schulhaus, wo rasch eine Nebenkanzel aufgestellt worden war, eine Frau predigen. Und wie! Ich hätte es nicht für möglich ge-

halten. Man hörte nicht mehr die Frau, sondern etwas von dem Geist, der schon so oft die Welt erschüttert hat. — Frage: Wohin geht er, dieser Geist, wenn wir nach Hause zurückgekehrt sind oder wieder an Schraubstock und Drehbank stehen?

Zur Zeit lese ich zwei Bücher, die nicht ohne Zusammenhang mit der Kirchenbewegung draußen sind: das eine ist eine englische Darlegung der deutschen Philosophie der letzten Zeiten. Es handelt sich natürlich zunächst um Kant, Fichte, Schelling, Hegel. Die Übertragung der abstrusen Gedanken unserer großen Träumer ins einsilbige praktische Englisch ist wohl eine nahezu unlösliche Aufgabe, aber überaus wertvoll für einen, der den Kern aus der Schale gehoben sehen möchte. Und was ist der Kern? Ein verzweifelter Versuch, das Undenkbare zu denken. Daß diese genialen Geister den Mut nicht hatten, sich das zu sagen, denn sie mußten es ja sehen! Aber natürlich — hätten sie sich's gesagt, wo wäre ihre Philosophie geblieben? Es ist vielleicht gut, daß sie die Gedankenarbeit bis auf die letzte Spitze getrieben haben. Die Welt hat in jener wunderlichen Zeit, die schließlich Hegel beherrschte, erfahren, wie weit man in dieser Richtung gehen kann, nachdem man den Boden unter den Füßen verloren hat, und jeder Schritt weiter ins Bodenlose führt. Das ist viel wert und wohl der Grund, weshalb wir jetzt mit so emsiger Geschäftigkeit bei den Steinen und Pflanzen, bei den Aszidien und Affen nach Wahrheit suchen. Herunter vom absoluten Ich — und wäre es bis zum Menschen Darwins!

Das zweite Buch war heiter und gruselig zugleich. Es gibt in London, wo es überhaupt alles gibt, eine sogenannte dialektische Gesellschaft, die sich damit beschäftigt, Zeitfragen



Gez. April 1875. Bild 13, siehe Seite 172.

Kirkstall-Abtei bei Leeds. Yorkshire.



Gez. September 1875. Bild 14, siehe Seite 189.

Nishnij-Nowgorod. Rußland.

auf allen möglichen Gebieten durch ad hoc ernannte Ausschüsse studieren zu lassen. Ein solcher sollte seit zwei Jahren dem Schwindel der Tischklopferei und allem, was damit zusammenhängt, mit wissenschaftlichem Ernst zu Leib rücken. Vor einigen Monaten legte dieser Ausschuß seinen Bericht der Gesellschaft vor. Aber, o Schrecken! anstatt den Schwindel aufgedeckt zu haben, waren sämtliche Ausschußmitglieder Spiritisten geworden. Worauf die Gesellschaft den Druck des Berichts verweigerte. Tiefgekränkt druckten nun die spiritistischen Mitglieder ihren Bericht selbst.

Es ist ein tolles Buch. Tische klopfen und tanzen. Menschen erheben sich schwebend zur Zimmerdecke. Geisterhände erscheinen. Blumen fallen aus der Luft. Stockscherben gehen durch geschlossene Türen, Geister, die dem leiblichen Auge unsichtbar sind, lassen sich photographieren. Die sichtbare Welt um uns her ist in eine zweite wimmelnde Welt voll unsichtbaren, aber keineswegs sehr erbaulichen Lebens getaucht. Und das alles ist erzählt und beschrieben von Leuten, bei denen es nicht angeht, an absichtlichen Betrug zu glauben, und in einer Weise, daß es unmöglich ist, darauf hinzuweisen, wie und wo die Ärmsten betrogen wurden.

89.

Leeds, den 4. April 1875.

Es will Frühling werden! Die Italiener in Ferrara bestellten ihren ersten Dampfpflug. Dies ist mir lieb. Im Delta des Pos wäre gar viel zu machen, wenn die Leute mehr Geld und Energie hätten. Dabei rechne ich ein wenig auf Garibaldi, dessen römische Pläne neuerdings eifrig besprochen werden. Bei der Entwässerung der Campagna handelt es sich um die Kultur von Tausenden von Hekt-

aren verwilderten Bodens. Wir stehen der Sache nahe genug. Der Herzog von Sutherland, einer unserer besten Kunden und Freunde, unterstützt und berät Garibaldi persönlich und wendet sich an Fowler, wenn er selbst nicht mehr weiter weiß.

Auch in Rußland scheint sich die Frühjahrsarbeit zu regen. Ein neuer strohbrennender Dampfpflug, nach Plänen, die mein letztjähriger Feldzug gereift hat, geht diese Woche nach der Ukraine. Sobald wir Nachricht von seiner Ankunft aus Warschau haben, sollte ich mich auf den Weg machen.

Mein Wendepflug geht nächsten Dienstag wieder ins Feld. Ich will deshalb heute nur sagen, daß ich zwei Wetten drauf habe: die erste, daß er sieben Hektar macht, ohne zusammenzubrechen; die zweite, daß ich einen halben Hektar pflüge, ohne daß ihn außer mir jemand berührt. Ich glaube natürlich, daß ich gewinne, aber selbst dann ist noch lange nicht alles gewonnen.

Diese Dinge erschweren mir die bevorstehende Abreise. Allein das Getriebe risse nie ab, wenn es nicht abgerissen würde. Mit ihren Aufgaben glatt fertig zu werden, ist den wenigsten Menschen vergönnt. Mein Fall ist jedenfalls so schlimm nicht, als wenn man eine halbgelöste Lebensaufgabe, der man alles geopfert hat, für immer verlassen muß. Ein Tod, wie der kürzlich erfolgte Livingstones z. B., ist grausig in seiner zermalmenden Erhabenheit. Dagegen ist unser kleiner Ärger über kleine Dinge doch nur Kinderei.

Überhaupt und unbeschrieen geht zur Zeit unser Geschäft gut genug, trotz des Jammers in der übrigen Welt, der auch hier in England nicht klein ist. Aber jedermann sieht hierzuland ein, daß es nicht fortgehen konnte wie vor zwei oder

drei Jahren. Alles fing an, aus Rand und Band zu geraten. Das Geld strömte förmlich und man lebte herrlich und in Freuden. Jetzt hat der Strom aufgehört zu fließen und jedermann ist tiefbetrübt. Aber man ist im allgemeinen vernünftig genug, sich brummend nach der Decke zu strecken. Was freilich unter einer langen englischen Decke leichter ist als unter einer kurzen „im kälteren Deutschland".

90.

Stawischtsche (bei Kiew), den 23. Mai 1875.

Es geht mir nicht schlecht. Die Branizkys sind in Paris. Ein ganzes Schloß, ein Dutzend Bediente, eine unbekannte Zahl barfüßiger Zimmermädchen, ein hochgebildeter Küchenmeister und ein Keller, dessen Claret von keinem mir bekannten übertroffen wird: — all das steht mir zur Verfügung, von Pferden, Hunden und wilden Fabeltieren aller Art gar nicht zu sprechen.

Was mir aber lieber ist als all das: meine Strohbrenner gehen besser, als ich selbst zu hoffen gewagt hatte. Gestern habe ich mir von der gräflichen Güterverwaltung eine Zusammenstellung der bisherigen Ergebnisse ausschreiben lassen, die nützlich werden kann. Auch eine weitere Bestellung, was jedenfalls ein Zeichen ist, daß die reichlich gespendeten Belobigungen nicht bloß „Worte" sind.

91.

Kiew, den 2. Juni 1875.

Von Stawischtsche unternahm ich eine Rundreise durch die östliche Ukraine, um Land und Leute kennen zu lernen und ihnen die Segnungen der Dampfkultur zu predigen.

Stawischtsche, Talnoje[1], Uman, Schpola, Smerla, Tscherkassy. Soweit ging es, nicht ganz ohne Abenteuer, mit Postpferden und russischen Postwagen. Die ersteren sind vortrefflich. Die letzteren sind Leiterwägelchen, mit etwas Stroh geschmückt. Glücklich der, der einen Koffer hat, um darauf zu sitzen. Auf diese Weise legte ich dreihundert Werst zurück und fand drei künftige Dampfpflüger. Von Tscherkassy brachte mich sodann ein Dampfboot den Dnieper herauf nach Kiew, wo ich seit zwei Tagen meine Glieder wieder langsam in ihre normale Stellung zurückwachsen lasse.

Kiew ist eine wundervoll sonnige, farbenprächtige Stadt.[2] Düster, schmutzig, gedrückt: so denken wir uns alles Russische. Wie grundfalsch derartige hergebrachten Vorstellungen sind, ist mir auch hier wieder einmal klar geworden.

92.

Wien, den 11. Juni 1875.

Mit dem Staub der Ukraine und Podoliens auf den Stiefeln und mit drei Eisenbahnnächten in den Gliedern kam ich gestern hier an.

In Kiew wurde ich drei Tage lang aufgehalten, um einen russischen Millionär zu sprechen, der in unsere Stricke zu fallen geneigt ist. Er sollte seit einer Woche mit jedem nächsten Zug kommen. Schließlich gab ich ihn auf, zahlte

---

[1] Charakteristisch für die Städtchen der Ukraine, die sich an den tief in die fruchtbare Steppenebene eingeschnittenen Flußläufen verstecken, ist die Ansicht von Talnoje auf Bild 12.

[2] Auf Bild 18 findet sich eine Ansicht der Lawra, des berühmten Wallfahrtsortes in Süd-Rußland, umgeben von den dazugehörigen Kapellen, Klostergebäuden und Gasthäusern für die Tausende von Pilgern, die sich in Kiew zusammenfinden.

meine Rechnung, fuhr an den Bahnhof, nahm meine Karte nach Wien und gab mein Gepäck auf. Zehn Minuten vor der Abfahrt des Wiener Zugs kommt einer von Moskau an. Darin saß mein unbekannter Gönner, was mir ein Kind Israels verriet, das den Millionär sofort gerochen hatte. Mit Blitzesschnelle und Hintansetzung von Hab und Gut war ich wieder im Grand Hotel, das ob meiner Wiederkunft nicht wenig erstaunte.

Die Besprechung mit dem russischen Nabob war nicht belehrend. Er spricht nichts als Russisch, ich alles andere eher. Wir mißverstanden uns deshalb nach wenigen Worten und trennten uns mit der stummen Versicherung beiderseitiger Hochachtung. Die Hauptsache ist jedoch, wie mir sprachkundige Gelehrte mitteilen, soviel als abgemacht. Nur will der Herr erst nach Stawischtsche gehen und dann gleich zwei Apparate kaufen, anstatt bloß eines einzigen, wie andere vernünftige Menschen.

Am nächsten Tag machte ich meinen zweiten, erfolgreicheren Versuch abzureisen.

Wer jedoch die Unvorsichtigkeit hat, dem diensteifrigen Portier des Grand Hotel mitzuteilen, daß er mit einem bestimmten Zug abzugehen wünsche, ist sicher, sich und sein Gepäck eine Stunde zu früh auf dem Bahnhof zu finden. Das russische Volk wird gegenwärtig zum Begriff der Zeit erzogen. Was auch in Deutschland kein Schulstecken zu stand gebracht hat, bringt etwas Kohle und Wasser, in richtiger Weise angewendet, spielend zuweg. Die Lokomotive pfeift und sie tanzen alle in leidlich richtigem Takt.

In Kiew ist übrigens das Zufrühkommen eine lohnende Unterhaltung. Auch kostet das Aufgeben des Gepäcks fast ebensoviel Zeit wie in Österreich. Mehrere Mathema-

tiker in einem Glaskasten sind eifrig beschäftigt, die Kosten festzustellen, die dann mit Beihülfe der überall umherstehenden Söhne Judas dem Reisenden deutlich gemacht werden, der schließlich hülflos dem Kassier sein alles darbietet, mit dem Wink, sich gütigst selbst zu bedienen. Es ist nur gerecht, daß Menschen, die auf Russisch nicht bis auf fünf zählen können, bei dieser Gelegenheit für ihre Unwissenheit eine Kleinigkeit zu entrichten haben. Dabei wissen sich Droschkenkutscher, Gepäckträger und all dieses Volk das Ansehen ruhiger, gutmütiger Billigkeit zu geben, die wohltuend wirkt und es sicher verdient, daß man ungefähr zweimal soviel bezahlt, als recht und billig ist.

Trotzdem schlossen die vier Wochen, die ich diesmal in Rußland zubrachte, in befriedigender Weise. — Man muß sich's allerdings nicht verdrießen lassen, gelegentlich ein anderes Ziel zu erreichen als das gewollte. Wenn es nur ein Ziel ist!

Von Leeds und London, die sich schon im September in ihre herbstliche Nebel hüllen, ging's nach den rebenumrankten Geländen Oberitaliens, um diese sonnige Welt mit Straßenlokomotiven zu beglücken! Selbst mein Gewissen regte sich und ich war fast froh, wenn ich daran dachte, wie unansehnlich sich die zwei schwarzen rauchenden Ungeheuer, die ich in die Gegend von Bergamo verpflanzte, angesichts der schneegekrönten Bergkette ausnehmen würden.

Dann ging's nach meinem Hauptreiseziel, nach Ferrara, wo mich in meiner alten Stella d'oro der alte Kellner mit Freuden und dem alten schlechten Französisch begrüßte. Ich war sein einziger Gast, und dazu scheinbar ein Inglesi.

Welcher Unterschied zwischen heute und dem letzten De-

zember! Damals saß ich bei einem erbärmlichen Licht, den Tisch dicht an das elende Holzfeuer gerückt, das keinen Hund erwärmt hätte, in der Stadt der Estes, Tassos und Ariosts, und draußen war's still wie in einer Totenkammer. Der Schnee lag zollhoch in den Straßen und keine italienische Nase wagte sich unter dem Kalabreser und dem romantisch umgeschlagenen Mantel hervor.

Jetzt stand alles im Festgewand des sonnigen Herbstes. Rebengirlanden, meilenlang von Baum zu Baum gezogen, wiegten sich in üppiger Zierlichkeit in der milden Luft. Das einzige Hindernis für den ungestörten Naturgenuß war der stechende Geruch modernder Hanfstengel, die um diese Jahreszeit das unangenehmste Ernteverfahren durchmachen, das die Natur kennt.

In Ambrogio, wohin ich übersiedeln mußte, um dem Dampfpflug näher zu sein, ist von all der Herrlichkeit allerdings nichts mehr zu sehen. Eine unabsehbare, fast baumlose Fläche; nur im Norden ein kleiner duftiger Hügel. Darüber die blaue Halbkugel, ohne Wechsel und ohne Trübung bis herab an die fast mathematisch kreisförmige Linie des Horizonts. Drei Meilen von unseren Feldern lag das Dörfchen und darin mein Bauernhäuschen, von Moskitos und Skorpionen und von friedlichen Banditen bewohnt, die für ein Stübchen mit Familienhimmelbett, wackligem Tisch und wackligem Stuhl die Hotelpreise von Wien und für ein paar Eier einen Frank fordern. Bei Tisch die Gesellschaft von Hunden, Katzen, Tauben und Hühnern.

Auch das Klima ist unerfreulich. Überall riecht und spürt man Sumpfluft, Sumpfwasser, Sumpffieber. Bei den Wohlhabenderen gehört Chinin zur täglichen Nahrung. Das einzig Tröstliche ist, daß eigentlich niemand an diesem Übel

stirbt und daß die Leute sich achtzig Jahre lang schütteln und den Fieberschweiß von der Stirne abtrocknen. Die heißen Tage, die kaltfeuchten Morgen und Abende, der Geruch von faulenden Pflanzen und stehendem Grundwasser verrät alsbald, was der Neuling zu erwarten hat.

Trotz alldem hatte der Dampfpflug wacker gearbeitet und meine neue Maschine zum Gräbenziehen war angekommen. Es war mir deshalb besonders lieb, daß endlich auch die Abordnung von Turin erschien, um unsere Arbeiten zu besichtigen. Ich weiß nachgerade mit solchen Besuchen umzugehen. Je geschwinder man den Leuten zeigt, was ihnen gefällt, um so glücklicher sind sie. Ich hatte daher alles auf einem einzigen Felde zusammengestellt. Den Pflug fanden die Herren in flotter Tätigkeit. Hundert Schritte davon arbeitete eine Dampfegge und ein Kultivator. Dort war auch ein Entwässerungsgraben über die Hälfte des Feldes gezogen. Die Maschine stak im Boden begraben, bereit, ihre Arbeit fortzusetzen. Die beiden Lokomotiven dampften stöhnend dem Graben zu. Es ist ein gruseliges Vergnügen, sie über den schlammigen Urbrei der Erde laufen zu sehen, den nur eine schwache, härtere Kruste bedeckt. Die meterbreiten Räder gehen wie auf Kautschuk und der Boden bewegt sich wie eine große Woge vor und hinter ihnen. Nun stehen sie, Rücken gegen Rücken, hundertundfünfzig Schritte vor der Grabmaschine. Die nächsten fünf Minuten sind der Hauptspaß des Tags. Meine Engländer nehmen in diesem feierlichen Augenblick die Lokomotiven in die Hand, die beide gleichzeitig die Grabmaschine zu ziehen haben. Ich selbst stelle mich zum Steuern auf die letztere, eine ausgesteckte Linie zwischen mir und den Dampfmaschinen, hinter mir der bereits mit Wasser sich füllende, drei Fuß tiefe, fünf Fuß

breite Graben. Ein Pfiff der Maschinen, ein Zeichen mit dem Hut meinerseits und los geht's. Die Maschinen keuchen zu Anfang in unregelmäßigen Stößen, die Drahtseile spannen sich und scheinen selbst vor Aufregung zu zittern. Der Gräber, der wie für ewige Zeiten in einem Erdberge eingerammt schien, zuckt ein paarmal, wie wenn er sich besänne, ob's wirklich ernst sei. Der Boden, vier, fünf Schritte vor ihm, zittert in jähem Schrecken mit und dann geht's vorwärts, langsam, regelmäßig, unaufhaltsam, im Tempo eines Parademarsches. Ich habe keine Zeit nach hinten zu sehen; denn ich bemühe mich, die ausgesteckten Stäbe genau mit der Spitze des Gerätes zu überfahren, und zugleich lausche ich, wie auf die lieblichste Musik, auf das regelmäßige Puffen der Maschinen, das mir anzeigt, daß wir jedenfalls noch nicht an der Grenze unserer Kraft angekommen sind. Hinter mir öffnet sich der Graben; die Erde steigt in zwei gewaltigen Wogen aus der feuchten Tiefe und legt sich in regelmäßigen, glattgestrichenen Hügeln auf beide Seiten des neuen Kanals. In fünf Minuten ist diese Szene abgespielt. Jetzt sollten die Maschinen um weitere hundertfünfzig Schritte versetzt und die Seile aufs neue ausgezogen werden. Aber seit einer Stunde schon hat es stetig geregnet; wir alle sind pudelnaß. Die Abordnung heuchelt die höchste Befriedigung und rettet sich ins Trockene.

Am folgenden Tag nahm ich Abschied von Ambrogio. Es hatte auch mich schließlich gepackt. Eine Nachtfahrt von Bologna nach Turin, mit einem gesunden, jungen Fieber im Leib, ist nicht angenehm, so landesüblich es sein mag. In Turin war ich deshalb wenig betrübt, als ich erfuhr, daß der Präsident der Ferrareser Gesellschaft abwesend sei und frühestens am andern Tage eintreffen könne. Ohne

Federlesens legte ich mich zu Bett und machte Gedichte. „Schilflieder", wie sie Lenau nennen dürfte, und „flott aus dem Leben gegriffen", wie die Rezensenten sagen würden, wenn sie wüßten, was ein Sumpffieber aus der Gegend von Ferrara ist. Das erste lautet also:

Ich lieg' in fremdem Lande krank,
— Zum Kuckuck Po und Tiber! —
In allen Kleidern den Sumpfgestank,
In allen Gliedern das Fieber,

Sie deponierten mich in Turin,
Im trefflichen „Hotel Feder",
Und sagten: „ein Glück sei's immerhin,
Daß meine Natur von Leder".

Ich hab' mit Erfolg in der Fische Revier
Gepflügt und Gräben gezogen,
Und Frösche und Kröten hab' ich um ihr
Historisches Recht betrogen.

Mit Schweiß und Blut und Dampfeskraft
Schuf ich Felder im sumpfigsten Tale;
Jetzt heißt es: es bleibe doch zweifelhaft,
Ob sich die Geschichte bezahle.

Doch sicher ist: ich liege krank,
Vom Fieber gründlich gemeistert,
Und sicherer des Teufels Dank,
So oft man sich begeistert.

Beim letzten dieser Sumpfliedchen war mir schon etwas besser:

Was willst Du? Wo öde die Brandung braust,
Da läßt mit friedlichen Waffen
Der alte Goethe den blinden Faust
Kämpfen und graben und schaffen.

Alle Lebensweisheit und alles Genie
Wußten's nicht weiter zu bringen,
Als im Wasser zu stehen bis an das Knie
Und zu graben, zu schaffen, zu ringen.

So läßt er ihn graben im grauen Haar,
Bis er sein Grab sich gegraben;
Und das war der Menschheit weisestes Paar!
Willst du es besser haben?

Nach zwei Tagen hörte glücklicherweise das Dichten auf, denn ich war wieder gesund und mußte so rasch als möglich sehen, über Triest und Wien nach Ungarn zu kommen, wo die Verwaltung des Erzherzogs Albrecht, der es mit Steinkohle zu gut geht, mit Torf pflügen möchte.

93.

Leeds, den 6. Dezember 1875.

Es ist so kalt und winterlich, daß einem alles einfriert, vornehmlich die Gedanken. Ein unenglischer Schnee fährt draußen in den Straßen umher und weiß sich nicht zu helfen. Das bleichlodernde Kaminfeuer in der kühlen Stube sieht mich betrübt an und scheint mit seinem entschuldigenden Geflacker bemerken zu wollen, daß es sein Möglichstes tue, ich werde aber hoffentlich selbst einsehen, daß unter diesen Umständen auszugehen für uns beide das Gescheiteste wäre. Die Menschheit, die sich nicht ganz zu Bette gelegt hat, hustet und niest, schimpft und klagt. Ein deutscher Winter in England ist kein Vergnügen.

Glücklicherweise halten uns die Geschäfte leidlich warm. Die Aussichten für die Zukunft der Dampfpflügerei sind erfreulicher als je. Persönlich habe ich nach meiner Rückkehr vollauf zu tun gefunden. Man weiß, wie man mich in

ruhigen Zeiten physisch und moralisch in Ordnung hält. Es kann nichts schaden, meine derzeitigen Aufgaben einmal in Reih und Glied aufzustellen und sie Euch im Paradeschritt vorzuführen. Nr. 1 mein Wendepflug, der noch Verbesserungen braucht, die mir mehr Kopfzerbrechen machen, als die Welt ahnt. Die Notwendigkeit des Gerätes aber ist jetzt jedermann klar geworden und dies schon ist eine Errungenschaft, die der Mühe wert ist. Nr. 2. Eine neue Expansionsmaschine, die ich vor acht Tagen zum erstenmal an der Bremse hatte. Ergebnis recht günstig, doch sind auch hier noch einige Verbesserungen wünschenswert. Nr. 3. Ein neuer Speisewasservorwärmer. Nr. 4. Eine Brunnenpumpe für Pferdebetrieb. Wurde gestern probiert. Geht vortrefflich. Es ist dies ein Gedanke, der seinen Ursprung meinem Aufenthalt in der Ukraine verdankt. Nr. 5. Sechs neue Strohbrenner, für die Wolga bestimmt. Nr. 6. Eine Straßenlokomotive für Kriegszwecke. Nr. 7. Eine Maschine für Australien zum Graben großer Teiche, in denen Regenwasser zum Tränken und Waschen der Schafe gesammelt werden soll. Nr. 8. Eine Dampfmähmaschine, die bis zur nächsten Ernte im Gang sein sollte. Das wäre Arbeit genug für ein paar stille Monate, auch ohne die Leitung einer Fortbildungsschule, von der mir Greig unablässig vorplaudert. Der Mann weiß nur zu wohl, wo es den Engländern fehlt.[1]

[1] Übrigens zeigt die trotz des winterlichen Wetters und des reichlichen Arbeitsplanes um diese Zeit entstandene Skizze aus der nur eine Stunde von Leeds gelegenen prächtigen Kirkstallabtei (Bild 13), daß ich nicht gesonnen war, in Rauch und Nebel ganz zu versinken.

94.

Leeds, den 2. Januar 1876.

Die Christfeiertage sind vorüber und das neue Jahr ist angebrochen. Ob man will oder nicht, man kann's nicht vermeiden, mit den Wölfen zu heulen. Auch ist es nicht ganz undeutsch, wenn man sich um diese festliche Jahreszeit den Magen verdirbt. Die Art aber, wie der angelsächsische Zweig der germanischen Familie seine Christenpflichten versteht und — was mehr ist, — erfüllt, muß erlebt sein. Arme Taglöhner und Lampenanzünder rotten sich Monate zuvor zusammen und legen wöchentlich einen kleinen Beitrag in eine Kasse, um am Weihnachtstag, einmal im Jahr vielleicht, sich gründlich — nicht zu betrinken, was wohl dem Deutschen anstünde, — sondern voll zu essen. Für eine etwas höhere Klasse mästet jedes Kneipchen eine Gans oder einen Truthahn, der am Vorabend des Christfestes herausgewürfelt wird. In unsern Kreisen ist ein Essen nicht genug. Vierzehn Tage lang ist der Truthähne, Gänse und der altbewährten «Barons of Beef» kein Ende, und mit Seufzen schleppt sich selbst der kräftigere Magen von einem Plumpudding zum andern. Ein Franzose hat unlängst in einem Buch über England mit vielem Ernst nachgewiesen, daß bei diesen Insulanern das Essen zur Nationalreligion gehöre. Daß es zur feierlichsten Bußübung wird, habe ich selbst Gelegenheit zu beobachten, nicht bloß an mir. Mit unverhehlter Angst sieht auch ein Teil der Eingeborenen die Festzeit herannahen, erinnert sich an die Leiden des vorigen Jahres, berechnet die Abnahme seiner Verdauungskraft und versieht sich zum voraus mit Pillen und fördernden Tränkchen. Daß all dies zu vermeiden wäre, ist ein nicht zu fassender Gedanke. Er=

gebung ist die Stimmung, in der man der ersten Einladung entgegengeht und den letzten mince-pie in Branntwein tränkt.

Es hat freilich alles seine zwei Seiten und ein Volk, dessen Herz — und es hat ein Herz, wenn auch etwas anders geformt als das unsere — auf dem Umweg durch den Magen gepackt werden kann, hat die Pflicht, diesen Weg wenigstens einmal im Jahr einzuschlagen. Bei Leuten, die vom Firnis der Kultur unberührt sind, wird uns dies deutlich. Gestern abend, von halb sechs bis Mitternacht, war bei Greig das alljährliche Festessen unserer Werkführer: etliche fünfundzwanzig Mann, die keinen schlechten Appetit mitbringen. Ein originelles Bild: die eleganten Zimmer, der reichbesetzte Tisch, und die Gesellschaft, in ihrem Sonntagsstaat natürlich, aber doch in jeder Bewegung, in jedem Wort der ungelenke, gutmütige Schmied, der denkende, oder wie man's in süddeutschen Werkstätten heißt, der „spinnende" Dreher, der halbtaube Kesselschmied. Und wie das allmählich auftaut! Wie die Empfindung, ein Stück desselben Ochsen nächst dem Herzen zu tragen, dieselbe Gans, denselben Gockel zu kauen, die Seele der Seele näher bringt! Wie sich dieses Gefühl in unartikulierten Lauten, in freundlichen Rippenstößen reckt und dehnt, und wie es schließlich ausbricht, mächtig, unbändig, alle Formen sprengend, in Deklamation, Reden, unverständlichen Gesängen und Bärentänzen! Greig und seine Frau sind bei solchen Gelegenheiten unübertrefflich. Er ist im stande, seinen Leuten einen schottischen Reel vorzutanzen, ein Solo, vor dem sich kein schwäbischer Hopser sehen lassen kann. Sie macht sich nichts daraus, den nächsten besten Schlossermeister in eine Ecke zu wirbeln und über einen

krachend zerbrechenden Stuhl zu schleudern. Alles im Geist der altschottischen, bärenhaft gutherzigen Gastfreundschaft! Einmal im Jahr tut so etwas mehr gut als die schönsten sozialen Rezepte. Aber es gehören eigene Menschen dazu, und die Sache kann anderwärts nicht nachgeahmt werden.

95.

Leeds, den 6. Februar 1876.

Meine australische Erdschaufel tut ihre Pflicht. Sie soll im Innern des jungen Weltteils Erdausgrabungen von hundert Meter Länge und Breite und acht Meter Tiefe herstellen, um das Wasser der Regenmonate zum Tränken und Waschen der Schafe aufzustauen. Die Maschine hat viel Ärger und viel Spaß gemacht. Ärger, weil sie in den ersten Tagen nicht laufen wollte, und Spaß, weil ihre Bewegungen anzusehen sind wie das Tanzen eines Elefanten. Denket Euch einen Kasten aus Eisenblech, zehn Fuß hoch und acht Fuß breit und lang, in dem sich drei Wagenladungen von Erde befinden, die er sich selbst mit einem einzigen Ruck im Felde geholt hat. Das schwerfällige, unbehülfliche Ding, auf vier Rädern stehend, wackelt langsam dem Rande des Feldes zu. Dort angekommen bekommt es plötzlich Leben; jedermann geht ihm achtungsvoll aus dem Weg. Es stürzt um, überschlägt sich vollständig, fällt im Verlauf seines Purzelbaums natürlich zuletzt wieder auf die Füße, d. h. die Räder, nachdem es einen Haufen von sechzig Zentner Erde zurückgelassen hat, und wackelt nun, ohne einen Augenblick sich zu besinnen, gravitätisch wieder dem Felde zu, um eine weitere Ladung zu holen.

Auch außerhalb solcher mechanischen Wunderlichkeiten fehlt es hier nicht an Originalen, die uns die Einförmigkeit

dieses Lebens der Arbeit versüßen. Kürzlich besuchte mich Vetter M., der England geschäftlich bereist. In Manchester war er bei einem frommen Agenten, der seiner in der häuslichen Morgenandacht gedachte. „Wir schließen", sagte er, „auch unseren heute anwesenden Freund ein. Möge der Herr seine Reise segnen! Möge er ihn die Maschinen finden lassen, die er sucht, und ihm zu den Reparaturen verhelfen, welcher er bedarf!" Ich wollte, ich könnte dem Mann auch meinen Wendepflug nahelegen, dem die kleinen, unebenen Felder um Leeds nicht zusagen wollen, für die er allerdings auch nicht bestimmt ist.

96.

Leeds, den 9. März 1876.

Meine Sachen für Rußland, sechs Strohbrenner mit dem nötigen Zubehör an Ackergeräten, eine kleine Maschinenfabrik, eine Knochen- und eine Sägemühle, zusammen etliche dreihundert Kisten, fangen an sich aufzutürmen. Sie gehen von Petersburg mit der Bahn an die Wolga, von da in Dampfern den Fluß hinunter und von Samara landeinwärts gegen Osten an ihren Bestimmungsort Timaschwo. Der dortige Grundbesitzer, Butler-Johnston, ein echt englisches Original neuester Form, ist auf dem Weg nach Konstantinopel und schrieb gestern von Wien aus, wie sehr er sich freue, daß ich mit den Sachen komme. Er werde dafür sorgen, daß ich wohl aufgehoben sei. Vor etlichen Jahren wurde er wegen eines Brustleidens an die Wolga geschickt, wo er in einer Pferdemilchkuranstalt wohnte, die ihn rettete. Die Folge war, daß er sich in der Nähe ankaufte, und nun seinen neuen Freunden, Kosaken, Kirgisen und Tataren, zeigen will, wie man in unsern Tagen Land-



Brendamour, S & Co

Gez. Juni 1875.

Bild 18, siehe Seite 164.

Die Lawra zu Kiew.

wirtschaft treibt, von der er nichts versteht. Nebenbei ist er Schriftsteller und schreibt in der „Pall Mall Gazette“ politische Briefe über türkische, rumänische und russische Verhältnisse. Wir werden zweifellos mehr von ihm hören.

97.

Timaschwo, den 23. Juli 1876.

Die lange Eisenbahnfahrt von Ostende über Berlin, Petersburg und Moskau nach Nischni Nowgorod, die längere Fahrt mit den Wolgadampfern bis Samara und ihre kurzen Unterbrechungen voll fremdartiger Eindrücke muß mit diesen wenigen Worten als erledigt gelten.

Als ich Timaschwo, ein kleines Dorf, achtzig Werst östlich von Samara, erreicht hatte, fand ich eine unserer Dampfpflugmaschinen in Kratchoffka, der nächsten Eisenbahnstation, zehn Stunden von Timaschwo, von den sechs englischen Arbeitern, die wir mit den Sachen abgeschickt hatten, fertig aufgestellt. Der weit größte Rest des Materials lag noch in Samara, am Ufer der Wolga. Der Weg von Kratchoffka nach Timaschwo, den wir mit eigenem Dampf zurückzulegen hatten, machte mir zunächst schwere Sorgen. Er führt über fünf bedenkliche Brücken, die sämtlich gestützt werden mußten und auch dann in keiner Weise für die Last berechnet waren, die ihnen nunmehr drohte. Die moralische Verantwortung lag auf mir, und ich beschloß, die fertige Maschine zum Zweck einer Probefahrt nach Timaschwo zu bringen, ohne auf die andern zu warten. Wir setzten uns mit dem gewöhnlichen Gefolge von Ochsenkarren, Wasserwagen, von Brettern und Balken für vorübergehende Straßenbauten in Bewegung. Die Sache fing nicht allzu erbaulich an. Beim ersten Talübergang, noch ehe wir die

erste Brücke erreicht hatten, sank die Maschine durch die scheinbar festeste Erdschichte bis an die Achsen in den Moorgrund. Erst am folgenden Tag hatten wir sie wieder über dem Boden und über dem ersten Fluß. Dann ging's flott ein paar Stunden entlang bebauter Höhenzüge. Am zweiten Abend lagen die zwei nächsten und gefährlichsten Brücken hinter uns und wir hielten in tiefer Feld- und Waldeseinsamkeit für die Nacht. Am dritten Tag, nachmittags vier Uhr, waren wir unter großem Volksauflauf glücklich über die letzte Schwierigkeit hinweg und in Timaschwo eingerückt.

Dort erwartete mich ein Telegramm aus London: „Straßenlokomotive für russisches Militär geht morgen nach Petersburg". Dies ist für mich ein Zeichen, das gleiche zu tun, und diesen Brief in ungewohnter Überstürzung zu schließen.

98.

Petersburg, den 7. August 1876.

Es ist kein Katzensprung von Timaschwo bis hierher. Doch setzte ich mich mit zufriedenem Gemüt abends acht mit Mr. Johnstons Direktor Isdebsky in dessen Staatskutsche, um am Morgen in Samara den dortigen Dampfer abzufangen. Es war eine Nachtfahrt nicht ohne milde Abenteuer; denn wir verloren den Weg mehr als einmal und tappten mit den Händen auf dem Boden herum, um aus dessen Erzeugnissen zu ersehen, ob wir uns auf einem Weg, in der wilden Steppe oder auf bebautem Erdreich befänden.

Morgens um vier Uhr war Samara erreicht, eine scheinbar neue Stadt, fast etwas amerikanisch im Stil, mit einem schönen, teuern Hotel, in dem ich für anderthalb Stun-

den Schlaf auf einem Sofa fünf Rubel bezahlte. Unmittelbar vor der Stadt, die einen nicht unbedeutenden Hügel bedeckt, strömt groß und breit die Wolga. Im Norden hohe blaue Berge, die letzten Ausläufer des Ural. Nach Süden und Osten sanftes Hügel- und Flachland, da und dort mit Wald bedeckt, aber weitaus mehr in das glänzende Gold einer reifenden Ernte gekleidet.

Das Boot ging um acht Uhr flußabwärts, nach Susran, der nächsten erreichbaren Eisenbahnstation. Nach zwei heißen Tagen mit einer Dampfpflugmaschine ist eine Dampfschiffahrt auf der Wolga ein Labsal; desgleichen nach einem halben Jahr in Leeds das bloße Atmen unter dem glänzenden Himmel, in der freien, offenen Welt, selbst wenn sie russisch wäre. Beschreiben läßt sich übrigens nicht viel; denn einzelne Punkte fesseln nicht, wie am Rhein, und der Charakter des Bildes ändert sich kaum merklich auf der ganzen Strecke. Überall der gewaltige, glänzende Strom, erstaunlich belebt von Dampfern und Schiffen aller Art, die bald an die Themse und den Rhein, bald an den Mississippi, noch öfter ans Kaspische Meer mit seinen Kirgisen und Tataren erinnern. Überall freie, weite Flächen, frischgrün und goldgelb, überall Wald und Feld; da und dort, nicht gerade zu häufig, weitgedehnte Dörfer, mit ihren weißen, glänzenden Kirchen und grünen, oder auch (in den Städten) strahlend goldenen Kuppeln. Überall endlich der tiefblaue Himmel und eine köstliche Luft. Das Bild stimmt nicht mit unsern Begriffen von Rußland. Aber es ist so.

In Susran jagte ich über Hals und Kopf dem etwas abgelegenen Bahnhof zu; denn es geht nur ein Zug täglich, den ich mit Schmerzen verfehlt hätte. Doch gelang's und nach kurzer Zeit trieb ich, mit der Aufschrift: Moskau ver=

sehen, im gewohnten Eisenbahnwagen meinem fernen Ziele zu.

Zwei Nächte und anderthalb Tage. Man sieht fast nichts als die oberflächlichste Oberfläche des Landes, und lernt nichts, als wo Bahnwirtschaften sind und was sie bieten. Die erstere wird von den unabsehbaren Feldern und Wäldern der fruchtbarsten Provinzen des Reichs gebildet. Die letzteren verdienen gleichfalls alles Lob. Ausgezeichneter Tee, vortreffliches Bier, Eßwaren aller Art in der reinlichsten, ja elegantesten Ausstattung. Keine Batzenwürste, kein Backsteinkäs à la russe. Das Reisen mit Dampf ist in keinem Land so bequem gemacht wie hier. Langsam freilich geht's und die Entfernungen sind riesig. Aber die Zeit wird pünktlich eingehalten, und so weiß man wenigstens, was man zu erwarten hat.

Moskau. Morgens um neun Uhr. Hotel Billo. Waschen, Rasieren, Frühstücken. Wiederkehrendes Gefühl, daß man Mensch und nicht bloß Warenballen ist. Kreml, Findelhaus u. s. w. — Aber Ihr mutet mir nicht zu, mein Reisehandbuch abzuschreiben, dem ich gewissenhaft zwei Tage lang folgte. In eine große, fremde Welt mit Verständnis einzudringen, dazu sind zwei Tage Bädeker denn doch nicht genügend.

Meine Berechnungen stimmten aufs Haar. Vorgestern abend, als ich in Petersburg ankam, erschien auch das Schiff mit meiner Maschine vor Kronstadt. Morgen sollte sie unter meinen Händen sein. Aveling, unser ruheloser Konkurrent in Straßenlokomotiven, hat die seine schon seit drei Wochen hier.

99.

St. Petersburg, den 31. August 1876.

Meine Petersburger Abenteuer gehen vorläufig ihrem Ende entgegen. Das Verschiffen der unglücklichen Maschine kostet ein paar Tage Zeit. In den Nebenstunden, die ein derartiges Geschäft immer abwirft, wird es vielleicht möglich sein, Euch einen Begriff davon zu geben, wieviel unter Umständen ein Ingenieur zu tragen hat. Denn auch bei ihm endet nicht jeder Kampf mit einem Sieg; was leichter zuzugeben ist, wenn es schließlich dennoch heißt: „Ende gut, alles gut!" Aber selbst dies ist nicht immer und überall der Fall.

Zuerst eine kleine Einleitung, ohne die Euch alles allzu nebelhaft erscheinen müßte. Zwei Fabriken in England machen vorzugsweise Straßenlokomotiven, Aveling und Fowler. Aveling beschränkt sich auf dieses Gebiet, hat aber gerade deshalb einen beträchtlichen Ruf als Straßenlokomotivfabrikant. Bis jetzt waren seine und unsere Maschinen von fast gleicher Form. Vor einem halben Jahr machten wir auf mein Drängen die ersten Versuche mit einem neuen System, dessen Haupteigentümlichkeit in außerordentlich hohen Straßenrädern besteht. Die erste Maschine zeigte große Vorteile auf schlechten Wegen und unter sonstigen Schwierigkeiten und wurde sodann gründlich umgestaltet. Ihre Hauptvorzüge blieben, nebensächliche Fehler wurden teils vermieden, teils durch andere ersetzt, wie dies in der Entwicklungszeit eines neuen Gedankens üblich ist.

Um diese Zeit erschien ein junger Mann in Leeds, der sich später als Aide-de-camp des Kaisers von Rußland und Sohn des Kriegsministers Miliutine entpuppte, und sich unsere Straßenlokomotiven, sowie die erwähnte Versuchs-

maschine ansah. Letztere gefiel ihm außerordentlich, so daß er eine ähnliche im Namen seines Kriegsministeriums bestellte. Infolge eines sprachlichen Versehens lautete die Bestellung jedoch auf eine unserer gewöhnlichen Maschinen. Nach Entdeckung des Mißverständnisses erklärten wir uns bereit, ihm eine neue Maschine zu bauen. Jetzt aber kam die Zeitfrage in Betracht. Die Maschine sollte im August dem Kaiser in Petersburg vorgeführt werden und dies war beim Bau einer neuen Maschine unmöglich. Da, in einer fast schlaflosen Nacht, hatte ich den unglückseligsten Gedanken meines technischen Lebens. Ich schlug vor, Miliutine die Versuchsmaschine so lange zu leihen, bis die neue in Petersburg eintreffen konnte.

Mittlerweile hatte jedoch Aveling von der Sache gehört und erbot sich, eine seiner gewöhnlichen Maschinen auszusenden, um unseren Versuchen Konkurrenz zu machen. Als ich von Samara her ankam, war diese Maschine bereits zehn Tage lang im Gang, und ihr Agent, ein kleiner Pariser Jude, der vortrefflich russisch spricht, hatte sich bereits mit Generälen und andern Offizieren, die mit der Sache zu tun hatten, ins beste Einvernehmen gesetzt.

Meine Maschine wurde unter Beihülfe eines Oberst Demenowitsch mit einer für Rußland außerordentlichen Geschwindigkeit von Kronstadt nach einer Fabrik in Petersburg verbracht. Am Abend vorher entdeckte ich auch an einer Straßenecke durch einen reinen Zufall den Arbeiter, den sie mir aus England geschickt hatten und der seit vierundzwanzig Stunden ruhig der Hoffnung lebte, daß ich ihn schon irgendwo finden werde. Es war ein alter, halb gichtbrüchiger Kerl, ungefähr der untauglichste Mensch, den man für das bevorstehende Geschäft in Leeds auftreiben konnte. Die

Wolken fingen an, sich zu sammeln. Nachmittags drei war die Maschine in unseren Händen; nachts zwölf war sie montiert; morgens vier Uhr dampften wir bereits zum Fabriktor hinaus.

Es ging nach Krasnoe Selo, dem großen Lager der russischen Garde, ungefähr zehn Stunden von unserem Landungsplatz entfernt, mein Oberst Demenowitsch und ein Hauptmann Gorlitzin voraus, ich mit der Maschine oder hinter ihr her. Zuerst durch die ganze Länge der Stadt über ihr grausiges Pflaster, dann meilenweit entlang schnurgerader, von Villen und Gärten begrenzter Straßen. Um zehn Uhr hatten wir den ersten Unfall, indem die Maschine mit dem kleinen Brückchen eines Straßenübergangs einbrach. Sie kam jedoch infolge ihrer großen Räder flott aus der Versenkung und der entrüstete Eigentümer der Brücke wurde von dem Oberst handgreiflich zum Schweigen gebracht. Aber gegen zwei Uhr versagte unsere Speisepumpe mehrmals in unerklärlicher Weise. Zum Glück waren wir nur noch eine Stunde vom Ziel, das mit Mühe und Not erreicht wurde.

Hier sollte ich nun eigentlich eine lange Abhandlung über Speisepumpen einschalten, will es aber kurz machen: Speisepumpen haben gelegentlich die Wunderlichkeit zu versagen, wozu sie etliche zwanzig Gründe haben. Dauert dies länger, so geht dem Kessel das Wasser aus: die gewöhnlichste Ursache einer Kesselexplosion. Um nun ein großes Unglück zu verhüten, ist an vielen Kesseln die Vorrichtung getroffen, daß zuvor ein kleines eintritt. Ein schlau eingesetzter Bleipfropf schmilzt aus, durch das Loch strömt Wasser und Dampf und löscht das Feuer aus. Alles weitere Arbeiten ist dann auf zwei bis drei Stunden unmöglich. Wenn des-

halb das Wasser im Kessel so nieder wird, daß der Bleipfropf in Gefahr kommt, so tut man besser, das Feuer selbst auszulöschen und den Kessel von Hand zu füllen. Jedoch verursacht auch dies einen Aufenthalt von mindestens einer Stunde.

Schon diese ersten Schwierigkeiten mit der Pumpe machten natürlich einen höchst unangenehmen Eindruck. Leider waren sie aber nur der milde Anfang von dem, was noch kommen sollte.

Mittags war große Revue vor dem Großfürsten Nikolajewitsch. Die beiden Maschinen mußten ungefähr drei Meilen weit auf eine Hochebene geführt werden, wo die Artillerie sie erwartete. Unterwegs fing meine Pumpe aufs neue an, sich zeitweise tot zu stellen. An Ort und Stelle angekommen, hörte sie ganz auf zu arbeiten. Avelings Maschine sollte, zum Glück für mich, den Anfang machen und zog mit einem halben Dutzend Kanonen unter Musikbegleitung feierlich davon.

Mittlerweile machte ich verzweifelte Versuche, meine Pumpe zu beleben. Es half alles nichts. Nach einer Stunde blieb nichts übrig, als zu erklären, daß wir nicht im stande seien zu fahren. Namenloses Entsetzen der Offiziere. «Mais le général le veut! Il faut! Il faut!» schrie mein Hauptmann fortwährend. Die Pumpe war aber und blieb eigensinniger als der General. Glücklicherweise warf Aveling seinen Zug mit Kanonen um, so daß der Großfürst wegfuhr, ohne etwas von mir sehen zu wollen. Das Gräßliche war jedoch überall bekannt. Fowlers Maschine hatte sich in Gegenwart des Großfürsten geweigert zu gehen. Die Generale sahen düster drein; die freundlichsten hatten kaum noch einen mitleidigen Blick für mich. Wir füllten unseren Kessel schwer-

mütig mit frischem Wasser und machten wieder Feuer. Jetzt plötzlich saugte die Pumpe geräuschvoll, wie wenn nichts geschehen wäre, und spät abends kamen wir wohlbehalten in unser Quartier zurück.

Noch am Abend fuhr ich nach Petersburg, um Kautschukplatten zu kaufen, mit denen ich einen neuen Versuch machen wollte, die Pumpe in Ordnung zu bringen. Ich mußte natürlich nehmen, was ich fand, und war morgens in aller Frühe wieder an Ort und Stelle, um an dem Kranken zu doktern. Die Sache hatte an sich nichts auf sich, wenn man nur ein paar Tage Zeit gehabt hätte, alles gründlich zu untersuchen. Aber am nächsten Tag sollte vor dem Kriegsminister manövriert werden.

Es war ein unebenes, hügeliges Terrain, somit recht geeignet, meine großen Räder zu zeigen. Wir waren heute voran. Aber bums! mitten im flottesten Lauf reißt der Kautschuk, den ich gestern gekauft hatte. Eine Röhrenverbindung ist geplatzt; die Maschine ist in eine Dampfwolke gehüllt. Neuer vulkanischer Ausbruch allgemeiner Entrüstung. Mitten im Dampf, mit verbrühten Händen, machen mein Heizer und ich eine neue Kautschukscheibe zurecht und verschrauben die Rohrverbindung. Ich habe in meinem Leben nichts derart so schnell gemacht oder machen sehen.

Mittlerweile hatte Aveling unsern Zug Kanonen genommen und blieb damit in einem Loch stecken. Ich bat jetzt um die Gnade, durch dasselbe Loch fahren zu dürfen, was glänzend gelang. Aber was half's? Fowlers Maschinen brechen vor dem Kriegsminister Röhrenverbindungen und weigern sich, vor dem Großfürsten zu pumpen. Ich glaubte, ungefähr die tiefste Tiefe des Elends erreicht zu haben. Darin lag ein gewisser Trost.

Am nächsten Tag waren wir nach Kolpino beordert. Dort war ein großes Lager und der Mittelpunkt der Herbstmanöver, die in der folgenden Woche stattfinden sollten. Die Abfahrt war auf vier Uhr morgens bestimmt. Ich fand ein elendes Winkelchen in einer Kneipe des Dorfs Krasnoe, und saß schon um drei Uhr in der Morgendämmerung auf der Maschine, meine Leute erwartend. Sie kamen eine Stunde zu spät. Mein Heizer hatte Zahnweh. Die Anstrengungen waren dem gichtbrüchigen Mann zu groß geworden. Die Folge war, daß wir eine Stunde hinter Aveling drein erst abfuhren. Der Weg führte zunächst nach Zarskoe Selo an den prächtigen Gärten des Kaisers vorbei. In Zarskoe brachen wir eine kaiserliche Brücke. Dabei wurde ein Saugrohr zerdrückt, mit dem man aus den Pfützen und Brunnen am Weg Wasser schöpft, so daß dies nun von Hand geschehen mußte. Gleich darauf verloren wir auch die Richtung, was uns einen Umweg von zwei Stunden kostete, bis wir mittags um zwei Uhr nach einem fast zehnstündigen Marsch in Kolpino Avelings Maschine erreichten, die uns dort erwarten mußte. Das alles geschah mit völlig leerem Magen, in tropischer Hitze und nicht mit leichtem Herzen.

Um vier Uhr kam das Offizierskorps und nun wurde die Sache wirklich aufregend. Das Lager, unser Bestimmungsort, war eine Stunde von Kolpino entfernt; der Weg dorthin führt über drei tiefe Schluchten, von denen die dritte von einer langen hölzernen Brücke überspannt wird, die höchst gefährlich aussieht und es auch wirklich ist. Mindestens eine Stunde lang standen wir davor, beratend, was zu tun sei. Avelings Leute weigerten sich, ihre Maschine darüber zu nehmen. Meine Maschine war zwei Tonnen

schwerer. Schließlich befahl General Annenkoff einem der Soldaten, die bereits gelernt hatten, die Maschine leidlich zu behandeln, über die Brücke zu fahren. „Ich kann nur einmal sterben“, sagte der Mann zu meinem Hauptmann und fuhr drauf los. Wir alle standen unten im Tal. Die Russen, bis zum General hinauf, bekreuzten sich. Avelings Agent zitterte an Leib und Seele. Aber das krachende Gerüste hielt stand; nach zehn Minuten war die Maschine auf der andern Seite.

Zuvor schon hatte ich vorgeschlagen, unten durch die Schlucht zu fahren. Aveling hatte sich dagegen verwahrt. Es wäre für seine Maschine unmöglich gewesen. Man stand vor zwei steilen, weglosen Abhängen, die mit dichtem Buschwerk bedeckt waren. General Annenkoff, der die Angst mit der Brücke nicht zum zweitenmal ausstehen wollte, hieß mich, meinem Vorschlag gemäß, diesen weglosen Weg zu nehmen. Es sah wundervoll aus, aber es gelang vollständig. Der erste kleine Wendepunkt in meinem Elend.

Der folgende Tag war ein sehr notwendiger Sonn- und Ruhetag. Dann kamen die Manöver und heuschreckenartig die Soldaten. Wir mußten fünf Tage lang fortwährend unter Dampf stehen, bald da-, bald dorthin beordert, ohne etwas Vernünftiges zu tun; Befehle und Gegenbefehle, keine leibliche Ruhe. Für mich kam das nagende Bewußtsein der vorigen Woche hinzu und die Unmöglichkeit, die Scharte auszuwetzen. Im Lager war natürlich kein Platz für einen fremdländischen Zivilisten. Nach Petersburg konnte ich nicht jede Nacht kommen. Ein paar Nächte schlief ich in einer Scheuer unter russischen Soldaten; es war keine angenehme, wenn auch eine recht lebendige Nachbarschaft.

Am vierten Tag, mit dem Frühzug um neun, wollte ich

auf zwei Stunden nach Petersburg, nur um Kleider zu wechseln. Um zwölf war ich wieder im Lager. Gerade in diesen drei Stunden hatte der Kaiser den Befehl gegeben, die Straßenlokomotiven zu zeigen. Wir hatten Dampf; Aveling nicht. Aber Avelings Vertreter wußte die Sache so zu drehen, daß man auf ihn wartete. Die Geschichte war natürlich eine bloße kurze Form; aber für das Volk hier alles in allem.

„Sollt' ich da nicht weinen?"

Jetzt aber kam wieder ein wenig Sonnenschein. Vom folgenden Tag an gab es wirkliche Arbeit. Wir hatten die Kanonen aus den verschiedenen Erdwerken zusammenzuholen und in ihr Winterquartier zu führen. Da zeigte sich unsere Maschine plötzlich in ihrem wahren Licht. Wir konnten an Stellen kommen, die bis jetzt keiner Straßenlokomotive zugänglich gewesen waren; wir holten doppelte Lasten aus den schwierigsten Lagen. Aveling, nach dem ersten Tag dieser Arbeit, wußte seine Maschine klugerweise nach Petersburg zurückzuziehen. Uns ließ man in drei Tagen die Aufgabe zu Ende führen.

Keine Arbeit ist ganz verloren. Soeben höre ich, daß trotz aller Unfälle die Bestellung auf zwei Maschinen der neuen Form gesichert ist; Aveling allerdings hat sechs bekommen. Das schadet nichts. Jetzt erst kann sich zeigen, wer schließlich besser läuft.

100.

Timaschwo, den 17. September 1876.

Die fünftägige Reise hierher diente mir als eine angenehme Ruhe- und Mußezeit, in der ich mich geistig und körperlich von den Anstrengungen des Petersburger Feldzugs

erholte. Es hat eben alles in der Welt seine Verhältniswerte: groß und klein, hell und dunkel, leicht und schwer, Arbeit und Ruhe. Für andere Leute und auch für mich zu andern Zeiten wäre dieselbe Reise eine erschöpfende Anstrengung gewesen. Heute fühl' ich mich förmlich erfrischt und nach neuen Taten dürstend.

Daß ich unter nagenden Geschäftssorgen aufs gedeihlichste fortvegetiere, ist eine Tatsache, über die ich nicht den geringsten Zweifel mehr habe. Das einzige, was mich geistig und körperlich herunterstimmt, sind Feier- und Ferienzeiten. Und so wird es vermutlich fortgehen. Sollt' ich mich deshalb um Petersburg mehr grämen, als wenn ich zu Leeds im Kohlenstaub langsam erstickte oder auf dem Katheder einer polytechnischen Schule Hämorrhoiden pflegte? Den Leiden des Menschenlebens entwischen wir nicht. Aber unsere künftigen Sorgen wie unsere Freuden setzen wir gewöhnlich an den falschen Fleck. Wäre es deshalb nicht viel besser, wir ließen in Gottes Namen das Sorgen sein und gingen unsere Wege wie anderes Treibholz auch; wenn wir nur schließlich im rechten Hafen anlangen. Dafür aber sorgt der Strom, in dem wir schwimmen, besser als wir selbst.

Mein Weg von Petersburg nach Samara führte mich wieder über Nishnij Nowgorod. Es war mir um so lieber, als ich das letztemal vor Beginn des großen Jahrmarktes durchkam, während ich diesmal wenigstens vor dem Schluß desselben eintraf. Mit einer Beschreibung der Stadt wollen wir uns nicht aufhalten. Dagegen lohnt es sich, von ihrem Kreml herab[1] einen Blick auf das prächtige Bild zu werfen, das sich zu unsern Füßen ausbreitet:

Zunächst Sonne und blauer Himmel, soviel das Herz

[1] Siehe Bild 14.

bedarf. Dann ein meerartiger Horizont, dessen dunkleres Blau eine weite Fläche begrenzt, die nach allen Seiten hin mit gelben Feldern, grünen Wäldern und sanften Tälern durchzogen ist. Zwei mächtige Ströme durchfluten diese Ebene, die Wolga und die Oka, und vereinigen ihre breiten Silberfluten unmittelbar unter uns. Die Landzunge, die sie bilden, ist von den Jahrmarktbauten bedeckt, aus denen einige russisch-griechische Kirchen und eine Tatarenmoschee hervorragen. Die Kaufleute haben sich nicht, wie sonst in der Welt, in Zelten und Buden festgesetzt, was dem deutschen Jahrmarkt sein zigeunerhaftes Aussehen verleiht, sondern hausen in langgestreckten, bazarähnlichen Gebäuden, welche von der Regierung hergestellt und vermietet werden. Dies macht, daß der Jahrmarkt, aus der Ferne gesehen, wie eine wimmelnde, in dichten Staub gehüllte Stadt erscheint.

Eigentümlicher noch ist das Flußbild, das diese Halbinsel umzieht. Viele Hunderte von Booten aller Art, deren Bau ihre Herkunft vom Fuß des Urals oder vom Kaspischen Meer verrät, liegen dicht gedrängt auf der glänzenden Fläche. Mehr als hundert Dampfschiffe bezeugen, daß auch der fernere Westen sich mit gewohnter Gewaltsamkeit der mächtigen Verkehrsstraße bemächtigt hat. Die Brücken, schlecht genug für die äußerste Grenze Europas, ziehen ihre langen Spinnenfäden über den Strom nach der diesseitigen Stadt, die in dichten Häuserreihen an dem steilen Bergabhang von unten heraufsteigt. Hier oben stehen wir hoch über dem staubigen Gedränge der Krämerwelt zweier Weltteile. Hohe grüne Terrassen, die Mauern des Kremls mit mittelalterlichen Zinnen, weiße Kirchen mit grünen oder goldenen Kuppeln, und in den tiefeingerissenen Schluchten, welche die ganze Berghöhe dem Strome zu zerklüften, satt-

grüne Wäldchen, schattige Gärten und trauliche Häuschen und Winkelchen aller Art.

Hinunter jedoch in den Staub und das Getümmel! Je mehr man sich den Brücken nähert, um so lebhafter wird das Bild. Aber es fehlen ihm die Farben. Auch der Lärm ist da; aber es fehlt ihm die Musik. Nichts von den herzerhebenden Paukenschlägen, die uns aus dem Summen eines deutschen Jahrmarkts entgegendröhnen schon lange, ehe wir Baßgeigen und Klarinette vernehmen können. Nichts von den beflaggten Buden, nichts von Seiltänzern, nichts von Riesen und Zwergen und dreiköpfigen Kälbern, die sonstwo wie ein lustiger Blumenkranz das Bild von Handel und Gewerbe umrahmen.

Dagegen endlose Reihen Wagen: Eisen führend, in allen Formen, wie sie der Bauer der Steppen oder der Nomade der asiatischen Wüsten braucht; Ballen von Tuch und Zeug, Holz und Bretter, Säcke aus Häuten und Fellen, unappetitlich für das Auge und empörend für die Nase, strotzend von Talg oder Tee. Rechts und links von den Brücken und soweit das Auge reicht, den Ufern entlang, ganze Inseln von Flußschiffen, ladend und entladend, ohne andere Hülfsmittel als die braunen Schultern der Tataren und die staubgrauen Rücken der Russen.

Jetzt betritt man das linke Ufer der Oka und das eigentliche Jahrmarktsgebiet. Breite Gassen, auf beiden Seiten von niedern, langgestreckten Gebäuden gebildet, die Hunderte und Tausende von kleinen, nach vorn offenen Kaufläden oder Buden enthalten, in denen alles, was die halbzivilisierten Millionen des Ostens bedürfen, zu finden ist: Nürnberger Spielwaren und Sheffielder Messer, Zobelfelle und persische Stickereien, Salzfäßchen und Schnapsflaschen.

Ich könnte die Seite füllen, bis ich den Atem verliere, mit dem tausendfachen Allerlei, das Diogenes einst nicht bedurfte, um glücklich zu sein, und das vermutlich die Grundsätze des alten Weisen tausendfältig bestätigt. Das stattliche Haus des russischen Gouverneurs steht in der Mitte dieses wimmelnden Ameisenhaufens. Eine gemütliche Sommerwohnung für eine ruhige Familie! Hinter derselben zieht sich die breiteste Straße dieser Handelsstadt hin: meist mit europäischen Luxusartikeln gefüllt: schlechten Kupferstichen und Gipsfiguren, Juwelen und Goldwaren, Manschetten und Korsetten. An ihrem fernen Ende befindet sich das chinesische Viertel, das beinahe ausschließlich dem Teehandel gewidmet ist und leider schon fast verlassen war. Doch seien die wirklichen Chinesen selbst in der besten Zeit nur spärlich vertreten. Eine kleine russische Kirche schließt die Straße, von der nach rechts und links kilometerlange Nebenstraßen abzweigen, staubiger und unansehnlicher, im wesentlichen aber von gleicher Art.

Was das Volk der Händler und Käufer anbelangt, so ist das Merkwürdigste des Ganzen der Mangel an auffallenden Erscheinungen. Manchmal ein säuberlicher Perser, manchmal ein würdevoller Armenier, beide voll Spitzbüberei unter prangenden Kleidern. Die Tataren aber und die Russen, die Kirgisen und Baschkiren sehen einander unangenehm ähnlich. Sie sind graubraun in ihrer Tracht, braungrau in ihrer Hautfarbe, stumpf und gutherzig in ihren Gesichtern, ungelenk in ihren Bewegungen. Was ihren Geruch betrifft, so schweige ich davon. Nirgends ist mir die alte poetische Bezeichnung der „Erdgeborenen“ so treffend erschienen. Es ist, als ob die ganze wimmelnde Brut ohne Darwinsche Seitensprünge aus dem Boden gekrochen käme.



Gez. September 1876. Bild 13, siehe Seite 195.

Dampfpflüge zu Timaschwo. Rußland.



Gez. August 1877. Bild 16, siehe Seite 204.

St. Thomas. Westindien.

Und doch sind dies die Keime eines Volkes, dem niemand mit Zuversicht seine große Zukunft absprechen kann, wenn sie ihm auch noch nicht gewährleistet ist, wie viele glauben.

Der einzige Anklang an die Jahrmarktfreuden der westlicheren Länder findet sich in Kunavin, einer kleinen Vorstadt, hinter dem chinesischen Viertel. Dort, von dem geschäftlichen Teil der Messe durch einen breiten Kanal getrennt, der den ganzen Jahrmarktsbereich zu einer wirklichen Insel macht, liegen die Champs Elysees und der Jardin Mabille von Nishnij Nowgorod. Barbarisch interessant in seiner Art ist es, wenn der im russischen Wodki plätschernde Tatar sich dem Dienst der Venus zu widmen sucht! Das Hauptvergnügen besteht jedoch in der kindlichsten aller kindlichen Freuden, dem Karussell. Gesang und Musik sind über alle Maßen, oder besser: unter allem Strich barbarisch. Es ist nicht die Barbarei in ihrer erschütternden Originalität, sondern die, welche aus den Abfällen der Zivilisation entsteht, — Spuren von „Mädele, ruck, ruck, ruck“ und Madame Angot in gräßlichem Gemisch. Das Getanze beschränkt sich auf männliche Bemühungen der Kellner. Doch läßt sich nicht leugnen, daß selbst in diesem dunkeln Gebiet eine gewisse Ordnung und ein Anstand herrscht, welcher der russischen Polizei Ehre macht. Daselbst befindet sich auch ein französisches Theater, in das sich die Polizei nicht einmischt.

Das war ein Tag auf dem Markt zu Nishnij Nowgorod. Am andern Morgen ging's durch das Gewimmel von Booten und Schiffen dem Süden zu. Ein prächtiges Bild zum Abschied, selbst noch aus der Ferne, — der hohe Kreml mit der glänzenden Stadt, der schiffbedeckte Strom

mit der Jahrmarktshalbinsel, die schon in aller Frühe ihren Staub und ihr dumpfes Brausen gen Himmel schickt. Aber bald wird's ruhiger und stiller. Die Stadt versinkt und zwei Tage lang geht es den schweigenden mächtigen Fluß hinunter, der all dies Leben geschaffen hat, das mir noch tagelang in den Ohren summt.

101.

Timaschwo, den 3. Oktober 1876.

Timaschwo ist kein Platz, der ein sonderlich buntes Reisebild zu liefern im stande wäre. Wie ein englisches Parlamentsmitglied dazu kam, sich hier in effigie anzusiedeln (er selbst lebt weislich anderswo), das hängt, wie Ihr wißt, mit einer glücklichen Pferdemilchkur zusammen. Für Augen, die nur wenig von transwolgaischen Verhältnissen gesehen, hatte die Sache wohl etwas Verführerisches. Eine zusammenhängende Fläche von 7000 Hektaren des besten Bodens, ein kleiner Fluß, der Kinel, mit einer Mühle und einer Wasserkraft von dreihundert Pferden, ein ziemlich großes Dorf, das genügend Arbeiter liefern könnte, und dies alles um einen nach englischen Begriffen spottbilligen Preis, — das war die Versuchung. Das Gut wurde von einer Witwe verkauft, die 1500 Hektare für sich behielt und das Herrenhaus um keinen Preis hergab. Die Folge ist, daß vorläufig ein altes Blockhaus für den Direktor wohnlich eingerichtet werden mußte. Obgleich der geehrte Gast dieses Hauses, kann ich doch die Tatsache nicht verschweigen, daß ich allabendlich meinen Koffer auf den Fenstersims stellen muß, um die Fensterflügel aufzuhalten. Den Kampf mit den Mücken, meinen kleinen Feinden, und eine Reihe

ähnlicher Annehmlichkeiten übergehe ich als selbstverständlich.

Zuerst einiges vom Geschäft. Meine drei Dampfpflüge sind in regelmäßiger Tätigkeit.[1] Die Strohbrennerei läßt nichts mehr zu wünschen übrig. Die einsamen, stillen Felder haben bereits ein ganz anderes, wirklich herzerhebendes Aussehen. Sechs Maschinen in voller Tätigkeit, jede mit einem Kometenschweif von Strohrauch hinter sich, sehen ermutigend genug aus. Eigentliche Schwierigkeiten waren kaum zu überwinden und meine Engländer, die für diese Arbeiten hier sind, lassen mir wenig zu tun übrig, als sie selbst gelegentlich ins Geleis der Vernunft zurückzuschieben, das englische Arbeiter in der Fremde nur allzuleicht verlassen. So war es meine erste Aufgabe bei meiner Rückkunft von Petersburg, unangenehme Reibereien mit den Eingeborenen zu schlichten. Meine Leute hatten sich's angewöhnt, die gutherzig dummen Russen auf den Kopf zu klopfen, wenn sie dies verdienten; aber auch sonst. So prügelte einer seine Taglöhner nur deshalb, weil sie an Fasttagen kein Fleisch essen wollten, was er zu ihrer körperlichen und geistigen Kräftigung für nötig hielt.

Die Reparaturwerkstätte und die Sägemühle wachsen munter aus dem Boden, während meine Hauptaufgabe — der Entwurf eines großen Bewässerungsplans — zugleich mein Hauptvergnügen ist.

Die Russen sehen diesen Unternehmungen mit Kopfschütteln zu. Unter den wenigen Reichen der Gegend scheint ein Glaubensartikel festzustehen: daß alles in die Landwirtschaft gesteckte Geld verloren ist. Wächst etwas auf den

[1] Auf Bild 15 findet sich eine Ansicht des Gutes, mit den Pflügen in den von Unkraut überwucherten Feldern in voller Arbeit.

Feldern, so wird es gestohlen; wächst nichts, so müssen sogar die Spitzbuben hungern. Was jedoch sicher wächst, das sind die Schulden, die unausrottbar das ganze Land überwuchern. Die wirkliche Schuld liegt natürlich an den Leuten selbst. Sie haben oder hatten meist ungeheure Besitzungen, aber sie haben keine Idee von den Verpflichtungen, die ein solcher Besitz mit sich bringt. Sie verklimpern ihr Geld und verspielen ihre Zeit in Petersburg, Paris und Monako; dann wundern sie sich, daß alles schief geht. Aber wenn Mr. J. auch Geld genug hat: Zeit hat er offenbar für die Sache auch nicht. Kann aber ein Unternehmen gedeihen, wenn der Herr jahrelang und Tausende von Meilen weit entfernt ist? Auch zieht sich schon jetzt ein anderes Wölkchen zusammen, klein „wie eines Mannes Hand". Es ist nicht ganz zu verachten. Vor etlichen Jahren hatte sich Johnston den Ruf eines entschiedenen Russenfreundes erworben, teils durch ein tüchtiges kleines Buch, das Muster freundlicher Kritik russischer Verhältnisse, teils durch sein vernünftiges Auftreten gegen die Russophoben im englischen Parlament. Da führt ihn der Unstern in die Türkei und macht ihn zum ausgesprochenen Türkenfreund. Nun ist hier der Kuckuck los. Die tollsten Gerüchte gehen im Land um, z. B. daß er unter den Tataren rebellische Flugschriften verteile, daß er insgeheim in Timaschwo sich als Spion aufhalte und dergleichen. Kurz, auch die Regierung tut Schritte, wie ich aus zuverlässiger Quelle höre, das gefährliche Treiben dieses verrückten Engländers zu beobachten. Hoffentlich werden diese Beobachtungen bald zeigen, daß hier lediglich nichts zu beobachten ist als der Kampf mit Elementen, mit denen sich die Menschheit seit Adams Zeiten beschäftigt hat.

Zu diesen elementaren Naturkräften gehören unstreitig

auch die Bauern von Timaschwo. Wenn man nicht Russisch versteht, ist es natürlich unmöglich, sich in diesen dunklen Tiefen zurechtzufinden, und noch unmöglicher, die Perlen zu erkennen, welche darin verborgen liegen mögen. Der erste Eindruck ist nicht ungünstig. Bedenkt man, wie ärmlich und hart diese Leute leben, so ist erstaunlich, wie kräftig sie doch noch sind. Fast ihre einzige Nahrung ist Brot und Schnaps. Die Verköstigung eines Taglöhners berechnet sich täglich auf fünf Kopeken (sechzehn Pfennige). Ihre elenden, strohbedeckten Blockhäuser sind weder warm, noch luft- und wasserdicht. Gegenwärtig werden sie mit einer neuen Lehmschichte überstrichen, des nahenden Winters wegen, und bis an die niederen Fenstergesimse hinauf mit einem Wall von Dünger umgeben, um sie warm zu erhalten. Trotz alledem machen die Leute am Sonntag in der überfüllten Kirche keinen schlechteren Eindruck als eine ärmere Dorfgemeinde im südlichen Deutschland. Eine Anzahl dummer Bauerngesichter, aber auch andere, und unter den Weibern viele schöne Augen und manches gute Profil.

Ein Charakterzug springt in Rußland überall in die Augen: der religiöse Sinn der unteren Volksschichten. Wie tief er geht, wie unklar er ist, läßt sich schwer sagen. Doch hängt ein ganzes Volk nicht an äußerlichen Zeichen und Formen mit solcher Zähigkeit ohne innerlichen Trieb. Das „absolute Abhängigkeitsgefühl" hat sich hier den Leuten vielleicht tiefer eingeprägt als anderwärts. — Dabei wird die Geistlichkeit keineswegs sonderlich verehrt. Woran ohne Zweifel die Geistlichen selbst schuldig sind, die sich mit jedem Bauern über den Preis von Taufe oder Heirat in der Sakristei zanken.

Neben dem religiösen Sinn ist die zweite bewegende

Kraft im Leben des russischen Bauern der Schnaps, der von hoch und nieder stets mit jenem wohlwollenden Lächeln erwähnt wird, mit dem man die eigenen süßen Schwachheiten betrachtet.

Der russische Dorfhumor dreht sich um Schnaps und kleine Diebstähle. Die Naivität in letzterer Beziehung ist so groß als die Leistungsfähigkeit in ersterer. Der Koch unseres Gutsdirektors stiehlt Bauerngänse für unseren Tisch und die Bauern kommen zum Direktor, nur um sich darüber „zu wundern". Der Diakonus des Geistlichen wurde gestern persönlich beim offenkundigsten Heudiebstahl erwischt. Und heute ist große Untersuchung, weil das halbe Dorf seit Wochen sich aus dem Wodkifaß meiner englischen Arbeiter erquickt hat. Man sieht daraus, erklärte der Dorfpope kopfschüttelnd, daß auch das Dampfpflügen seine übeln Folgen hat.

102.

Wien, den 23. Oktober 1876.

Aus der russischen Bärenhöhle, in der mir's aus technischen Gründen vortrefflich behagt hatte, die aber aus politischen Ursachen ungemütlich zu werden drohte, bin ich wieder glücklich heraus. Über die Grenze zu kommen war diesmal aber keine Kleinigkeit. Zu Podwolotschyska, der Grenzstation zwischen Podolien und Galizien, werden Pässe und Gepäck geprüft. Ich glaubte alles, einschließlich eines guten Gewissens, in bester Ordnung zu haben. „„Können nicht weitergehen! Paß fehlerhaft!"" belehrte mich jedoch der Grenzoffizier. „Warum? Was fehlt?" — „„Die Visa vom Gouvernement in Samara; müssen zurück!"" — „Nun, ich kann doch nicht nach Samara zurück. Niemand verlangte

dort meinen Paß zu sehen." — „„Hilft nichts; müssen zurück."" Der Offizier, ohne weitere Worte mit mir zu verlieren, ließ mich stehen. Ich hielt diesen Augenblick für geeignet, in aller Stille wieder in den Wagen zu steigen, um inkognito weiterzufahren. Den Paß, den ich zehn Minuten später in Österreich nicht mehr brauchte, konnte er ja behalten. Allein er verlor mich nicht aus dem Auge, denn er mochte meinen Plan erraten haben, schickte mir zwei Kosaken nach und ließ meine Habseligkeiten auf den Bahnsteig werfen. Das brachte auch mich wieder heraus; worauf der Zug abging. Gottverlassen stand ich neben meinem Handgepäck. „Donnerwetter", brach ich in gerechtem Zorn los, „was soll denn nun geschehen?" „„Telegraphieren Sie nach Samara!"" „Geht nicht. Ich war zwölf Stunden davon beschäftigt; niemand kennt mich dort; man wird meinen Paß nicht so frischweg telegraphisch visieren." „„Dann müssen der Herr eben selbst zurückfahren oder hier bleiben"", lautete der Bescheid. Ich griff in die Tasche nach einigen Rubeln, die sonst immer ihre Wirkung tun, aber — o Wunder! — der Offizier war kugelfest. Da fiel mir ein, daß ich einen Brief vom Kriegsministerium bei mir hatte. Ich zeigte diesen vor, und als man sich von der Echtheit der Unterschrift, des Poststempels u. dgl. überzeugt hatte, war ich zwar um einen höflichen Freund reicher, meiner Freiheit aber nicht näher. Eine amtliche Bescheinigung, wo und wie ich die letzten zwei Monate zugebracht habe, schien unerläßlich. Indessen nach einem gemeinsamen kräftigen Trunk am Schenktisch des Bahnhofs wußte mein neuer Freund, was zu tun sei. In der Entfernung von zwei Stunden lag ein Dorf. Dorthin schickte er mich unter Begleitung etlicher Kosaken auf einem schnell herbeigeschafften Wägelchen. Der Orts-

schulze, den wir nachts zwölf Uhr auffanden, heuchelte Überraschung, steckte schmunzelnd fünf Rubel ein, unterschrieb und stempelte eine Aufenthaltsbescheinigung und wünschte mir eine glückliche Reise. Um drei Uhr früh, mit dem ersten Güterzug, war ich über der Grenze.

Es sei dies in Podwolotschyska das übliche Verfahren, kleine Paßunregelmäßigkeiten auszugleichen.

103.

Leeds, den 25. März 1877.

Stillere Zeiten. Gestern bin ich mit den Zeichnungen für die neue russische Militärstraßenlokomotive fertig geworden. Diese Art von Arbeit hat etwas Gemütliches, das auf kurze Zeit wohltut. Der Grundgedanke steht fest. Man hat jetzt nur noch die Dutzende von Stangen und Wellen, Blechen und Winkeleisen im Kopf hin und her zu drehen, auf dem Papier zu verschieben und zu verstellen, so daß keins dem andern in den Weg kommt, alles die richtige Stärke erhält, das Ganze hübsch aussieht und nicht schwierig zu machen ist. Es ist fast so unterhaltend wie das Spielen mit Bauhölzchen, und bietet kleine Freuden und Überraschungen, von denen der Uneingeweihte nichts ahnt. Dabei ist die Sache nicht aufregend. Man geht ohne große Sorgen morgens an die Arbeit, klappt abends mit viel unnötiger Befriedigung die Bude zu und wird fast wieder jung dabei. „Manchmal seh' ich das Alte gern, und hüte mich, mit ihm zu brechen."

Von den Schöpfwerken, die ich halb nach ägyptischem Muster in der Ukraine geplant hatte, geht jetzt eine Anzahl nach Spanien. So wandern Gedanken vom Nil über den Dnieper an den Ebro. Das alte Studentenlied: „Überall

bin ich zu Hause 2c." wird in unseren unstudentischen Kreisen fast zur Wirklichkeit.

Doch geht's in dieser quecksilbernen Zeit mit allem so. Es gibt keine Entfernungen mehr. Alles sieht und hört alles. Vorige Woche begegnete ich Wilhelmj, dem ersten Geiger der letzten Jahre, den ich vor drei Jahren in Wien zum erstenmal gesehen, und die Woche zuvor war Rubinstein hier, den ich vor fünf oder sechs Jahren in Alexandrien gehört hatte. Das ist ein Klavierspieler! Und wieviel ernster und tiefer selbst das Virtuosentum geworden ist, verglichen mit der Richtung vor zwanzig Jahren! Bei aller Hast und allem Drängen sieht's doch aus, als ob die Strömung der Zeit gewaltig in die Tiefe ginge. Das Leben ist zu ernst geworden, um Zeit fürs Spielen übrig zu haben. So müssen die Spieler denn auch arbeiten wie die Holzspälter, im Schweiß ihres Angesichts, und ein paar Tropfen Herzblut dreingeben, wenn sie gehört sein wollen.

104.

Leeds, den 7. Mai 1877.

Wieder liegt ein Geburtstag hinter mir. Was tut's? Es wird alles um uns her älter. Sollen wir allein jung bleiben? Es wäre ein kindischer Wunsch. Gott hat mich von seiner schönen Welt ungefähr soviel sehen und genießen lassen als die meisten Durchschnittsmenschen und noch etwas mehr. Auch sind wir wohl noch nicht zu Ende. Des Menschen Gefühl, mit seinem unbefriedigten, ruhelosen Drängen, will sich zwar nie zufrieden geben. Aber des Menschen Verstand, wenn er seine Grenzen zu erkennen gelernt hat, begreift auch, was Resignation auf deutsch heißt, ohne daß es ihm gar zu wehe täte.

Es ist freilich für Leute, denen es nicht besonders schlecht geht, leicht, in diesem Ton zu predigen. Doch schadet's auch nichts und macht uns stillvergnügt und dankbar.

Ich habe mir zu meinem Geburtstag, der zugleich meines einzigen Bruders Todestag ist, Mozarts Requiem gekauft. Eine wundervolle Musik, wenn man sie ruhig zu Haus verarbeitet. Den Kern derartiger Sachen bekommt man doch erst zu schmecken, — zu ahnen, ist vielleicht richtiger gesagt, — wenn man sie, mit dem ganzen reichen Schnitzwerk des eigenen mangelhaften Könnens verziert, selbst verarbeitet. Man braucht einige Zeit, um einen musikalischen Gedanken zu fassen, und ich liebe es, langsam zu denken. Darauf nimmt die beste Orchesteraufführung keine Rücksicht und es bleibt am Schluß wenig als das dumpfe Gefühl, außerordentlich viel Schönes vermißt zu haben. Ich glaube, es geht den meisten Leuten so, und man würde die Klage öfter hören, wenn sie auf sich selbst aufpassen wollten und ehrlich wären. Wer, mit Ausnahme der Leute vom Handwerk, kann behaupten, daß er moderne Musik Schumanns oder Wagners vom Blatt weg verstehe? Es ist unmöglich für unser Geschlecht. Die Jungen werden wahrscheinlich mit der entsprechenden Fähigkeit geboren, gerade wie wir schon mit dem Sinn für Mozart und Beethoven auf die Welt gekommen sind, über die sich die Zeitgenossen unserer Klassiker jämmerlich den Kopf zerbrachen. Ich sollte Darwin darüber schreiben; der Gedanke paßt wundervoll in den Affenkasten.

105.

Leeds, den 15. Juli 1877.

Meine stille Zeit geht, scheint es, ihrem Ende entgegen. Die diesjährige Ausstellung der englischen Landwirtschaftsgesellschaft zu Liverpool brachte Greig in Berührung mit einem Peruaner, der ihm das Land in bezug auf künftige Dampfpflügerei in goldenen Farben schilderte. Da der Mann aber vermutlich gar nichts von der Sache versteht, sondern nur den besten Willen zeigt, zu glauben, so soll ich ihn als eine Art Missionar besuchen, mir alles ansehen, und, wo tunlich, nach Kräften reisepredigen.

Vorderhand studiere ich jeden Morgen mit mehr als knabenhaftem Eifer Spanisch und frage mich seiten- und stundenlang: „Haben Sie meinen Hut?" „„Nein, mein Herr, ich habe den Hut Ihres Bruders."" —„Haben Sie eine gute Mutter?" „„Ja, mein Herr, meine Mutter ist gut; aber die graue Katze des Nachbars ist hungrig."" U. s. w. Es fällt mir etwas sauer; indessen geht's noch „für einen alten Pinsel". Und die kühle, reine Luft des Chimborasso, die ich wittere, stärkt mich.

Doch möchte ich nicht undankbar sein. England und besonders Yorkshire hat mir in den letzten Monaten manches Bild gezeigt, das anderwärts lieblicher nicht zu finden wäre: einsame Heiden auf Bergeshöhen, träumerische Klosterhallen, zerfallene Burgen und neue Schlösser in zauberhaft schönen Parkanlagen. Etwas vom alten germanischen Geist weht wohl noch immer über „Old England". In hundert verborgenen Winkeln hängt er wie Nebelstreifen, und tausend nordenglische und schottische Herzen spüren ihn, ohne es zu wissen.

106.

An Bord der Para, den 15. August 1877.

Ich beginne diese Zeilen etliche Tage vor unserer Ankunft in St. Thomas[1], um sie dort bereit zu haben, nicht weil die Reise bis jetzt viel Beschreibenswertes bietet, sondern nur, um Euch dies zu sagen. Die alte Atlantis ist noch so naß und blau wie vor etlichen Jahren. Manchmal schwimmt eine Flocke goldgelben Meergrases an uns vorüber; manchmal plätschern etwelche „fliegende" Fischlein auf der Oberfläche und bilden sich wirklich ein, sie fliegen. Nachts scheint der Mond und die Sterne, und in der weißen Schiffsstraße glimmern die Seeglühwürmchen, was wir etwas großmäulig „Meeresleuchten" zu nennen belieben.

Der Empfang unseres Dampfers mit der gelben Fieberflagge in Jamaika, die Fahrt über die Karaibische See, die zur Zeit unter den senkrechten Sonnenstrahlen des Augusts unruhig kochte, und der erste Anblick der dampfenden Küste Zentralamerikas hatte nichts Erfrischendes. Wetterleuchten und dumpfes Donnern aus allen Richtungen, wildverworfene Berge, dicht mit Gestrüpp und Wald bedeckt, bewohnt von Riesenkröten, Schlangen und gräßlichen Insekten, wie mir ein Mitreisender versicherte, der dieses Paradies monatelang zu Fuß durchwandert hat, um Chinarindenbäume zu suchen, — wie gefällt Euch das?

Dann folgte die Ankunft in Colon bei strömendem Regen. Ein kleines Städtchen, in einen Sumpf gebaut, dampfend unter den lauwarmen Güssen, in denen die ganze Welt zu schwimmen scheint. Das ist Zentralamerika in der

[1] Der kurze Aufenthalt in St. Thomas, dem Knotenpunkt der verschiedenen westindischen Dampferlinien, gab Gelegenheit zu der Skizze des binnenseeartigen Hafens der bekanntesten der kleinen Antillen, auf Bild 16.

Regenzeit. Doch dauert das Vergnügen nicht lang. Die nächsten vier Stunden wären allerdings den üppigsten Brief wert, den ich je geschrieben habe. Aber alles Schreiben würde Euch kein Bild von dieser Welt geben, in die der Mensch nicht zu gehören scheint. Mauern, Dämme und Berge von Pflanzen; undurchdringliches Gestrüpp, das die Bäume niederzuringen scheint und sich selbst erstickt; Bäume, die es trotz allem siegreich durchbrechen; dunkler, schwarzgrüner Sumpf, der manchmal aus einer Spalte der wuchtigen Pflanzendecke hervorschimmert, wo sie ein vom Blitz getroffener Stamm im Sturz aufgerissen hat. Manchmal berührt die Bahn, die sich wie ein scheuer Schmuggler durch dieses feindliche Pflanzenkönigreich windet, das Flüßchen Chagre, und der Blick dringt etwas tiefer in die undurchdringliche Natur. Manchmal streift sie auch kleine Lichtungen mit versteckten Hütten, in denen, fast unglaublich für unser europäisches Gefühl, der Mensch zusammen mit Affen und Papageien vegetiert. Und schöne Menschen dazu! Glänzend schwarzbraun und üppig wie fleischfressende Pflanzen, zu deren Gattung sie vermutlich gehören.

Panama, auf feuerrotem, vulkanischem Lehmboden, den wilde Bananengärten bedecken, umgeben von runden, nicht allzuhohen Hügeln, unregelmäßig übereinandergeworfen, als hätten sie vergebliche Versuche gemacht, sich aus dem Waldesdickicht herauszuwinden; Omnibusse, Gepäckskämpfe, babylonische Sprachenverwirrung; dazwischen in der Dämmerung der erste Blick auf den Stillen Ozean, der dem Atlantischen ungemein ähnlich sieht. Fahrt nach dem Gasthof. Eine alte spanische Stadt; Balkone und Verandas. Zerfallene Kirchen und Häuser im Mondlicht, deren Mauern Schlingpflanzen bedecken und aus deren Fenstern Bäume

hervorbrechen. Schließlich ein Marktplatz mit einer Kathedrale und ein vorzüglicher Gasthof, ohne Flöhe und Moskitos. Abends noch Spaziergang in den stillen Straßen, die alle ans Meer führen, das auch hier sein uraltes Brandungsnokturne aufführt. Auf dem beleuchteten Marktplatz dagegen Militärmusik, Straußsche Walzer und Opernpotpourris. In einem benachbarten Café Geldgeklingel und das Schwirren eines Roulettes, das noch stundenlang hörbar bleibt, nachdem aller übrige Lärm verstummt ist.[1]

In später Dämmerung des folgenden Tags fuhren wir nach unserem weit draußen im Meere liegenden Dampfer und sahen mit Betrübnis, wieviel kleiner das neue Boot war, dem wir uns anvertrauten, und wieviel größer der Ozean. Dann entschlief die Schiffsgesellschaft, soweit es unter dem Rasseln der Ketten und dem Krächzen der Kranen möglich war, welche die ganze Nacht hindurch Kisten und Kasten unserem nimmersatten Schiffsbauch zuführten.

Das Meer war nicht liebenswürdig in den nächsten Tagen, und die Küste verschwand. Das Bemerkenswerteste der neuen Schiffsgesellschaft war ein aus Ecuador geflüchteter Bischof, der sich nach Panama gerettet hatte und jetzt nach Lima ging. Er hatte seinen Sprengel vor etlichen Jahren auf dem vatikanischen Konzil vertreten, wußte etwas von Bismarck, spielte Schach und sprach Französisch. Wenn sie wollen, können die schwarzen Herren sehr liebenswürdig sein, und in der Verbannung wollen sie's. Weshalb wir

[1] Ein Blick von der Stadtmauer (Bild 17) sowie auf eine der zahlreichen von Erdbeben halb zerstörten Kirchen (Bild 19) erinnert an den nur eintägigen Aufenthalt, welchen der am folgenden Abend abgehende Dampfer der Pacific Steam Navigation Company gestattete.

die besten Freunde wurden und politisierend uns mit klerikalen Witzchen und Schachfiguren aufs anregendste bekriegten.

Der Chimborasso lag in seinem Winternebel. Ohne viel Aufhebens hatten wir in kühler Morgenstunde den Äquator passiert. Am frühen Morgen des dritten Tages fuhren wir die Bucht von Guayaquil hinauf und bewunderten die Riesenbäume an den Ufern, deren Stämme erst vier bis fünf Meter über dem Boden oder vielmehr dem Wasser anfangen. In dem blätterlosen Wurzelwald ließe sich mit einem Kahn umherfahren fast wie in einer Stalaktitenhöhle, über uns die grüne Decke der lebenden Pflanzen, die ohne alle Vernunft und Ordnung ineinander hinein- und auseinander herauswachsen und vergessen haben, was mein und dein, was oben und unten ist. Der Kaktus treibt hier Orangenblüten und Schlingpflanzen halten altersfaule Stämme aufrecht. Später öffnet sich das Land. Eine Sumpfebene, da und dort spärlich bebaut; da und dort ein Negerhüttchen: ein Moskitonest, als Menschenwohnung. Dann kommen grüne Hügel, an deren Fuß die Hafenstadt von Ecuador liegt.

Unser kurzer Aufenthalt wurde redlich ausgenutzt. Doch war nicht viel zu sehen. Sämtliche Häuser sind aufs Einfallen eingerichtet. Schmutzige Straßen, schläfrige Menschen. Ein Gemisch von dunkeln Farben, Indianertypen, Neger, schwarzgebrannte Weiße. Manchmal ein Weib, strotzend, wie eine aufspringende Orange, manchmal auch ein großer, glänzend schwarzer Apoll, den man verwundert fragen möchte, woher er diese Gestalt bringe. Aber im Durchschnitt kleine, elende Figuren, verkommen und krank. Ein Spaziergang nach den nächsten Bergen war ein fast allzu warmes Vergnügen und lohnte sich kaum. Denn das Herr-

lichste des Landes, die Gebirge, blieben hartnäckig verschleiert.

Nächsten Morgen passierten wir die Grenze zwischen Ecuador und Peru: eine scharf gezeichnete Linie. Nördlich grünes Gestrüpp, das weiter hinauf zum Urwald heranwächst; südlich eine Sandwüste, von kahlen Felsenhügeln begrenzt. In einer solchen liegt Payta, die erste peruanische Stadt, an der wir am folgenden Tag anlegten. Man begreift nicht, wozu das Nest da ist. Kein Grashalm in der Nähe, kein Wassertropfen. Mattengedeckte Häuschen, ein elendes Kirchlein, in dem mein äquatorialer, priesterlicher Freund sofort Messe las. Von den Hügeln hinter der Stadt eine weite Aussicht über die Wüste des Innern, goldgelbe Felsenberge mit blauem Schatten am Horizont. Es ist in der arabischen Wüste nicht anders.

Und das sollte Peru sein. Ich weiß es besser, seit ich im Lande umherstreife wie ein Zigeuner. Aber der erste Eindruck war herzbrechend. Moral: glaube nicht an erste Eindrücke und übereile dich nicht mit dem Herzbrechen.

107.

Lima, den 17. Oktober 1877.

Seit ein paar Stunden bin ich von meinem Ritt durch den heißen Norden von Peru zurück, der mich genau einen Monat lang in Bewegung gehalten hat. Jeden Tag acht bis zwölf Stunden im Sattel, jede Nacht drei bis dreizehn Stunden von dem vorigen Nachtlager entfernt, da vergeht dem Menschen von selbst die Schreibseligkeit. Zuweilen fehlt Papier oder Tinte, zuweilen Tisch oder Stuhl, aber immer das nötige Sitzleder. Ein peruanischer Sattel ist zwar gut genug, um ein Notizen- oder Skizzenbuch darauf



Gez. August 1877. Bild 17, siehe Seite 206.

Stadtmauer zu Panama.



Gez. August 1877. Bild 19, siehe Seite 205.

Santa Anna zu Panama.

zu füllen; er ist in dieser Beziehung sogar ergiebiger als manch anderer Sitz- und Standpunkt. Aber Briefe schreiben unter solchen Umständen ist, wie Seiltanzen, selbst der Liebe nicht möglich.

Jetzt sitze ich in der „Succursale“ des Hotel Maury, einem Nebengebäude des HauptHotels von Lima. Alles scheint hier „Succursalen“ zu haben, die Gasthöfe, die Krankenhäuser, die Schuhläden und Schneidereien. Maurys „Succursale“ wurde mir schon in Panama mit dem Bedeuten empfohlen, daß dieselbe von weniger Flöhen bewohnt sei als das alte achtbare Haus. Weshalb ich meinem bescheidenen Spanisch rücksichtslos die Zügel schießen ließ und meine derzeitige Behausung erzwang. Es sind zwei fast klösterliche Zimmer mit den Fenstern nach dem Hausgang gerichtet, der sein Licht von einem Glasdach erhält, hell genug für ein heißes Land, in dem man die Sonne fürchtet. Dabei sind sie so still, daß man vergessen könnte, sich in einem Gasthof zu befinden. Die Dienerschaft ist ausschließlich männlichen Geschlechts und weit besser als in den Gasthöfen des Orients. Die Flöhe sind bescheiden und Moskitos nicht vorhanden, wofür ich ihrem Schöpfer dankbar bin. Der Hausgang vor meiner Türe führt auf den gedeckten Balkon, welcher entlang dem ersten und einzigen Stockwerk des Gebäudes hinläuft und von dem man in eine der größten und lebhaftesten Straßen der Stadt hinabsieht. Ein nettes, freundliches Bildchen. Die Straßen Limas würden allzueng erscheinen, wenn die niedlichen kleinen Häuser nicht Luft und Licht genug hereinließen. Diese haben nie mehr als ein Stockwerk über dem Erdgeschoß, in den ärmeren Vierteln nicht einmal dieses. Unten nach der Straße hin sind meistens offene Läden, in welchen Paris und London, China und Italien hausen;

doch ist der feinere Luxus der Großstädte Europas nur in gemäßigter Form vertreten. Das obere Stockwerk mit seiner balkonartigen Veranda und deren Holzschnitzereien erinnert, wie so manches andere im Land, an ferne maurische Zeiten. Stil ist in alldem nicht zu finden, aber eine nette, hausbackene Gemütlichkeit, die ich im Äußeren einer spanischen Stadt kaum gesucht hätte. Sieht man durch den offenen Torweg in das Innere der größeren Häuser, so findet man fast immer einen gartenartig angelegten Hofraum mit Marmorstufen, Wasserbecken, reich verzierten Fenstergittern und hinter denselben Hausgeräte von untadelhafter Eleganz. Alles gleicht mehr einem reizenden Gartensalon als einem soliden Wohnhaus und paßt für ein Land, in dem es weder regnet noch auch die Sonne allzu zudringlich brennt, in welchem sich jedoch der Teufel von unten her jeden Augenblick in einer Weise bemerklich machen kann, daß ein leichter Strohhut und ein Nachthemd die einzig sichere Behausung des Menschen bleibt.

Seitdem ich hier bin, fanden drei Erdbeben statt, von denen eines als nicht unbedeutend gerühmt wird. Und ich nordischer Bär habe trotz des regsten wissenschaftlichen Interesses alle drei verschlafen! Dagegen regnete es in Chiglayo, einem Städtchen im Norden, eine halbe Stunde lang heftig, während ich durchritt. Der Schrecken, den diese merkwürdige Naturerscheinung bei der Bevölkerung hervorrief, war unbeschreiblich. Weiber und Kinder weinten, die Männer stürzten aus den Häusern. Eine gute Erderschütterung in Stuttgart oder Ulm wäre nicht im stand, die Gemüter gleich heftig zu erregen. Solche Gewohnheitsmenschen sind wir, selbst in Peru.

Ein Tag tüchtigen Regens wäre in der Tat für Lima

ein schlechter Witz. Alle die niedlichen Häuser, ja selbst die Kathedrale, die nur hundert Schritte von mir mit spanischer Feierlichkeit ihre Rokokoschnörkel entfaltet, sind aus Lehm gebaut und würden zerfließen wie Zucker im Kaffee. Die Kunst zu dreckeln ist altindianisch. Sämtliche „vorweltlichen" Bauten, Festungen, Paläste und Gräber entlang der Küste sind aus demselben Stoff. Es ist einfach erstaunlich, wie dauerhaft der Lehm ist und wie wundervoll er sich zu wirklichen Massenbauten eignet. Die Bauernhäuser in Sibirien und die Fellahdörfer in Ägypten sind zwar aus dem gleichen Stoff, aber in beiden und noch in vielen anderen Fällen ist zwar der Dreck groß, dagegen die Kunst klein. Hier scheint es fast umgekehrt. Ars latet arte sua, d. h. der Dreck verbirgt sich in sich selbst und nicht bloß die einsamen Grabhügel der Inkas und die Tempelruinen des peruanischen Sonnengottes, nein, auch die bunt verzierten Kirchen aus der Zeit der stolzen Spanier sind aus demselben verachteten Material.

Der sonnige Platz vor der Kathedrale, wie auch die spät-spanische Fassade der Kathedrale selbst sind zwar hübsch und freundlich, aber nicht besonders erbaulich. Dagegen sind ein paar Klöster hier, halb zerfallen in ihren besten Teilen und gründlich verdorben, wo sie restauriert sind, in denen es ein wahrer Genuß ist, ein paar Stunden skizzierend zu verträumen. Das Beste ist der Klostergarten der Franziskaner, das Nächstbeste das Kloster „Mercedes".[1] Ein echtes stilles Kreuzgärtchen mit dem Brunnen in der Mitte, versunken im wirren Grün von Cypressen und Tamarisken, Bananen und Riesenweinstöcken, umgeben von Säulenhallen im reinsten, reichsten Renaissancestil, wunderbar gedämpft

[1] Siehe Bild 20.

vom Staub des Alters, der sich in diesen Landen rascher auf der Menschen Werke legt als bei uns und ungestörter liegen bleibt. Dazu die leibhaftigen Kutten und Kapuzen, die unsereinen wie eine lebendig gewordene Vergangenheit anmuten, das leise Flüstern, die halboffenen Zellen mit ihrem wunderlichen Hausrat. Man kann hier stundenlang vergessen, daß wir im neunzehnten Jahrhundert leben.

Ein anderer reizender Punkt der Stadt liegt bei der alten Brücke über den Rimac.[1] Der wilde Bergstrom, der sich kaum von seinem Sturze über etliche fünftausend Meter der Kordilleren erholt und noch hier sein wirres Bett mit den Trümmern füllt, die er von den Felswänden des Urgebirgs abgeschlagen hat, spaltet die Stadt in zwei ungleiche Hälften. Drei Brücken verbinden die neuerdings hübsch eingefaßten Ufer. Aber noch tritt da und dort das alte Lima, halb zerfallen und staubversunken, an den Rand des Flusses, phantastische Höhlen und Winkel bloßlegend. Dazwischen drängt sich die freie Natur von draußen, das Grün eines blühenden Tales, die nackten, gelben Felsenberge, welche schroff aus demselben emporsteigen, und hinter ihnen, allerdings nur in Stunden der Weihe, erhebt sich's — ferne, — himmelhoch, — ein wahres Feenbild, — goldrote Spitzen, blaue Schatten, blitzender Schnee.

108.

An Bord der Ayacecho bei Panama,
Mitte November 1877.

Mein Aufenthalt in Peru ist zu Ende. Er war voll Interesse und voll warmer Arbeit, der Arbeit des Sämanns, wie sie mir so oft zufällt. Jeder meiner Tage

[1] Siehe Bild 21.

war in dieser Weise völlig in Anspruch genommen, mit Ausnahme von dreien. Aus diesen dreien machte ich einen Feier- und Festtag, der mich dem Himmel näher brachte, als ich es je gewesen bin. Fünftausend Meter über der Meeresfläche, die man den Tag zuvor noch mit dem Fuß berührte, ist ein stolzer Gedanke. Aber er bringt auch seine Beschwerden; so daß ein einmaliger Genuß dieses berauschenden Gefühls selbst mich mehr als befriedigte.

Dazu kam eine Fahrt auf der merkwürdigsten Eisenbahn, welche die Welt bis jetzt kennt. Der ihr zugrund liegende Gedanke ist so unfaßlich für unsere vorsichtigen europäischen Begriffe als die Art der Ausführung. Die finanziellen Winkelzüge, die erforderlich waren, sind so toll als beides; die Leute, welche an der Spitze des Unternehmens stehen, bei uns so unmöglich als all das zusammen. Was mit dieser Orojabahn zusammenhängt, ist ein phantastisches Märchen der Gegenwart, in Felsen und Eisen gedichtet von Henry Meiggs, Yankee. Die stoffliche Grundlage der Dichtung war Papier; aber kein gewöhnliches Schreibpapier. Die Bahn führt von Lima ins Blaue. Ein nebelhafter Plan lag der Sache zugrund. Sie sollte schließlich die Küste des Stillen Ozeans und damit das zivilisierte Peru mit dem Stromnetz des Amazonenbeckens verbinden und ihre Endstation da finden, wo die brasilianischen Flußdampfer durch Stromschnellen oder Sumpfpflanzen am weiteren Vordringen verhindert sind. Sie sollte ferner beim Übergang über das große Tafelland zwischen den zwei Kordillerenketten, welche den Osten vom Westen trennen, einen Kreuzungspunkt erreichen, von welchem aus, auf einer Höhe von dreitausend Metern, Zweigbahnen nach Nord und Süd das Land durchschnitten hätten. Sie sollte endlich mittelst

einer dieser Zweigbahnen die Gebirgsstadt Cerro de Pasco erreichen, deren fabelhafte Silberminen seit einem Jahrhundert brach liegen und es bleiben müssen, bis es möglich sein wird, Maschinen in diese unwirtlichen Höhen zu bringen, um die alten indianischen und spanischen Schachte wieder zugänglich zu machen. Das war der Plan. Meiggs ist einer der merkwürdigen Menschen à la Strousberg, welche, wie Wallenstein und Tilly, aber nach Art unserer Zeit, die Welt in Bewegung setzen und Gutes und Böses, Schwindel und ehrliche Arbeit untereinandermischen, so daß kleinere Menschen nicht mehr wissen, wo ihnen der Kopf steht. Meiggs war entschlossen, die Bahn zu bauen. Die Regierung sollte für jede fertige Meile, welche sie übernimmt, eine gewisse Summe bezahlen. Damit wurde in Lima angefangen und das Rimactal hinauf, dem nächsten Paß der Kordilleren zu, gebaut. Zwanzig Millionen Dollars wurden in dieser Art verbaut (so sagte mir einer der leitenden Ingenieure), ehe man auch nur wußte, ob das Riesenunternehmen in den höchsten Gebirgsteilen möglich sei. Das heißt, nicht ganz verbaut. Ein Drittel der Summe war erforderlich, um die nötigen Regierungsverträge einzuleiten, zu deutsch, um die hohen Finanzbeamten, vom Präsidenten abwärts, zu schmieren. Dies wurde eine Hauptaufgabe, als das Geld auszugehen drohte und Regierung und Meiggs nur noch ein Mittel sahen, weiter zu kommen. Anstatt Meiggs zu bezahlen, erhielt er das Recht, für sich selber Papiergeld zu machen. Das geschah millionenweise. Der Wert dieses Geldes sank natürlich rasch ins Bodenlose. Nun sollte die Regierung für das Meiggssche Papiergeld aufkommen. Auch hierzu ließ sie sich bewegen. Heute jedoch ist das Unternehmen samt der Regierung am Bankrott an-

gelangt. Die fertige Bahn endet vorläufig dreiundzwanzig englische Meilen unterhalb des ersten Höhenpasses. Alles sieht sehnsüchtig nach den fernen Silberbergen von Cerro de Pasco. Dort liegt die einzige Rettung des riesigen Unternehmens, — des großartigen Schwindels, wenn Cerro de Pasco nicht erreicht wird. Und mitten in dieser Krisis liegt vor drei Wochen der alte Meiggs hin und stirbt!

Ich hatte die Bekanntschaft eines peruanischen Schafzüchters gemacht, der auf dem entgegengesetzten Abhang der Kordilleren etliche 20000 Hektar Landes besitzt. Eine lustige Haut und ein peruanisches Gemisch von Pariser Zivilisation und wilder, revolverführender Schafshirtennatur. Er war im Begriff, seine Herden zu besuchen, und lud mich ein, ihn zu begleiten. Soweit reichte nun meine Zeit nicht. Doch versprach ich mir einen Tag wirklicher Gebirgsreiterei und einen Blick in die Welt auf der entgegengesetzten Seite der Kordilleren und habe beides genossen.

Lima hat fünf Bahnhöfe. Der der Orojabahn ist zwischen den Fluß und die alte Stadtmauer eingezwängt und bietet außer seiner landschaftlich prächtigen Lage nichts zu loben. Besaglos, meines Hirtenkönigs Gepäck, bestehend aus Sätteln, Teekannen, Flaschen und Mundvorrat, Gewehren und einer großen Spieldose, wurde mit einiger Mühe untergebracht, und der kleine Zug, aus einer schweren amerikanischen Lokomotive und vier Wagen zusammengestellt, setzte sich in Bewegung, am Fluß hinauf.

Zuerst ging's durch ein blühendes Tal von tropischer Fruchtbarkeit, sobald die Stadt und ihre Vorwerke, d. h. ein hübsch ausgestatteter Kirchhof und eine schlecht betriebene Pulverfabrik, hinter uns lagen. Das Flußbett des Rimac ist hier breit und steinig, mit Buschwerk und Geröll bedeckt;

die Talsohle selbst schmückt goldgrünes Zuckerrohr, das der nächsten großen Zuckerfabrik, Santa Clara, gehört. Als Rahmen des Bildes dienen die stattlichen Vorberge der Kordilleren, die kahl und felsig, nur da und dort mit einem Hauch von Grün bedeckt, aus dem Tal aufsteigen. Bald verschwindet jedoch das Zuckerrohr. Gestrüpp nimmt überhand; ärmliche, steinige Baumwollenfelder wechseln mit Klee und noch öfter mit einer struppigen Wildnis, welche vom Flußbett kaum zu unterscheiden ist. In Chosica, nach sechsundzwanzig englischen Meilen, sind wir bereits um siebenhundert Meter gestiegen, ohne es beachtet zu haben; denn wir folgen immer noch der Talsohle, die sich der Fluß geebnet hat.

Das Tal wird jetzt enger und die Berge gewaltiger. Links öffnet sich ein mächtiges Seitental, aus dessen tiefstem Grunde hoch oben, aber freilich noch weit, weit entfernt Schnee herabwinkt. Am Eingang des Tals liegt ein altes, verlassenes Städtchen mit wohlerhaltenen, dachlosen Häusern. Dies ist ein charakteristischer Zug im ganzen Tal und durch ganz Peru; es sind die Spuren einer verschwundenen Bevölkerung. Entlang der Eisenbahn läuft die alte Inkastraße. Verlassene Kanäle und Bewässerungsanlagen zeigen sich überall an den felsigen Berghängen. Die steilen Flanken der Hügel sind mit Tausenden von Terrassen, ähnlich unsern Weinbergsmauern, nur verhundertfältigt in Zahl und Ausdehnung, bedeckt und bilden einen wunderlichen Gegensatz zu der ausgestorbenen Natur, der einsamen, menschenleeren Gegend. Heute ist, selbst in der Talsohle, nur da und dort noch ein ärmlicher Hof zu entdecken, um den ein paar Dutzend Kühe auf den steinbesäten Kleefeldern weiden. Vor etlichen Jahrhunderten mußten sich Tausende

von fleißigen Händen geregt haben, um auf den jetzt verödeten Bergen die Spuren zu hinterlassen, die bei jeder Taleswendung aufs neue hervortreten. Spanische Wirtschaft! Manchmal wird man doch an der Gerechtigkeit der Weltgeschichte etwas irr.

Nach den ersten zwei Flußübergängen, zu denen die Berge auf der rechten Seite die Bahn zwingen, und nach einer kleinen Station, die ein paar Kühen zulieb angelegt scheint, kommt ein größerer Bahnhof und das Dorf San Bartolomé. Jetzt wird die Sache ernst. Die Maschine wird umgespannt und wir fahren rückwärts die erste Zickzackbahn hinauf, deren Anlage durch ein Seitental wesentlich erleichtert ist. Vorbei an einem wildromantischen Bergdörfchen, schon mit Giebeldächern versehen, aber noch in Bananen und Reben gebettet, und von feierlichen Riesenkaktussen bewacht. Wir steigen mit erstaunlicher Geschwindigkeit und winden uns schlangenartig um Felsen und Geröll. Nach wenigen Minuten sehen wir unmittelbar unter unseren Füßen zwei Eisenbahnlinien, eine tief unter der anderen; es ist der Weg, auf dem wir heraufgekommen sind. Jetzt erst geht es wieder vorwärts, etliche hundert Fuß über der Talsohle, am Bergabhang entlang. Rechts können wir die Felswand mit der Hand berühren; links sehen wir hinunter auf San Bartolomé und sein Kirchlein und hinüber auf die kahlen felsigen Berge, die, seit die Indianer tot sind, nie ein Mensch betrat. Dann kommen die ersten zwei Tunnels, ohne die Landschaft im geringsten zu ändern, einfache Löcher durch vorspringende Felsgrate des Berghanges, an dem wir hingleiten, und gleich darauf der Übergang über ein Seitental, vielleicht die höchste Brücke der Welt, der Viadukt über die Agua de Verugas, eines der eisernen Märchen,

wie wir sie in unserer Zeit dichten. Ein schmiedeisernes Spinngewebe zwischen zwei Felsabhängen, auf langen, zarten, dünnen Beinen. Ein paar schwarze, gespenstische Linien auf dem blendend gelben Felsgrund. Vom Wagen aus eine schwindelnde Höhe, durch die man zu fliegen scheint; denn man sieht von der Brücke selbst beinahe nichts. Gleich darauf verschlingen uns nacheinander wieder zwei Tunnels und dann erst öffnet sich ein freier ruhiger Blick in das gewaltige Tal unter uns, in dem wir dem schäumenden Rimac allmählich wieder näher zu kommen scheinen.

Bei der folgenden Station Surco sind wir, trotz alles Kletterns, wieder auf der Talsohle angelangt, denn der Bergstrom steigt schneller als die keuchende Lokomotive. Das Tal ist hier kaum breit genug für den Fluß, die Bahn und die Station, doch noch immer da und dort ärmlich bebaut. Auch haben wir hier bereits die höchsten Höhen unseres Schwarzwaldes um nahezu das Doppelte überschritten und sind trotzdem noch immer erst am Anfang unserer Dampfbergbesteigung. Zweimal geht es jetzt über den Fluß, um Raum für einen Bogen zu gewinnen, dann rückwärts die Berghalde hinan. Hier erscheinen drei Tunnels übereinander, wie die Öffnungen eines Taubenschlags, hoch oben in der Luft. Wir passieren den ersten. Dann folgt wieder eine Schlangenlinie, für die ein kleiner Bergvorsprung gerade Platz läßt, und dann, durch denselben Felsgrat, den wir soeben durchbrochen haben, nochmals hindurch in zwei weitere Tunnels. Jetzt sind wir wieder hoch über der Talsohle und fahren an den Brücken vorbei, über die wir vor kurzem geflogen sind. Hier wird das Tal breiter und der mächtige Berghang, an den wir uns klammern, etwas ruhiger. Auch scheinen unten Viehzucht und etwas Ackerbau zuzunehmen.

So erreichen wir Mantucana, ein ansehnliches Städtchen mit wunderlicher Kirche, dessen Bauart an die Gebirgsdörfer in Piemont erinnert. Hier stärken wir uns und den Lokomotivführer, mit dem ich mich als Berufsgenosse befreundet hatte, mit einem «drink» für die kommenden Anstrengungen. Denn die drohenden Berge türmen sich vor uns immer höher, je höher wir steigen, immer dunkler, je mehr Licht wir erwarten. Es folgt ein Bergsturz, durch dessen blauroten Schutt der Rimac einen tiefen Kanal gerissen hat und hinter dem er trotzdem noch einen trüben stillen Bergsee bildet. Weiter! Wir haben keine Zeit für stille Bergseen.

Unsere Seite des Tales wird jetzt unruhiger. Mächtige Felsgrate schießen von oben in das Tal hinunter, jeder eine Barrikade in unserem Weg, und jeder natürlich einen Tunnel erfordernd, der den prächtigsten Rahmen für das gegenüberliegende Landschaftsbild fertigt. Dort drüben öffnet sich wieder ein gewaltiges Seitental, das uns ahnen läßt, was noch bevorsteht. Nach weiteren sechs Tunnels sind wir wieder auf die Talsohle gesunken und überschreiten den Fluß, der mehr und mehr den Charakter eines verwilderten Gebirgswassers annimmt. An einem verhältnismäßig ruhigen Berghang geht es in doppeltem Zickzack in die Höhe. Hier ist kein Raum mehr für regelrechte Schlangenlinien. Am Ende jeder Spitze des Zickzacks wird die Maschine umgespannt, um die Wagen rückwärts weiter zu schieben. Oben angelangt, geht es wieder geradlinig weiter, an der Seite des Berges entlang, während wir, durch fünf Tunnels, abermals an den Fluß heruntersinken. Jetzt wieder über den Fluß. Drei Tunnels. In ein Seitental, im Zickzack hinauf, der tollste Teil der ganzen Linie. Dann an den

Berghängen hin durch zwei Tunnels nach San Mateo. Hier sind wir hoch über der Talsohle, das Städtchen tief unter uns.

Diese Aufzählung ermüdet. Nicht so die Wirklichkeit, wo das Ganze ein steigendes Kreszendo des erstaunlichsten Werkes der Menschen in dem wildesten Gewirr der Natur ist, wo die schwarzblauen Berge aus den Wolken herunterzuhängen scheinen (es wurde trüb gegen Abend), und das Flüßchen sich in den Eingeweiden der Erde versteckt, wo die Lokomotive wie ein Saumtier an den Bergkanten hinschleicht und beim Fahren über gefährliche Stellen Stein und Geröll in die Tiefe wirft, wo gelegentlich der Zug in die blaue Luft hinauszufahren scheint und nur durch eine plötzliche unerwartete Wendung sich wieder an die Bergwand schmiegt, an der man kopfschüttelnd die Zickzacke zählt, die man hinter sich hat.

Kurz nach San Mateo kommt der schauderhafte Glanzpunkt des Tages: das Infernillo. Hier schießt der Zug aus einem gekrümmten Tunnel und aus einer völlig senkrechten Felswand heraus über eine hängende Brücke, unter welcher der tosende Rimac sich krümmt, und sofort hinein in den nächsten Tunnel, der sich in der entgegengesetzten Felswand öffnet. Zwischen der Brücke und den Felsentoren der Tunnels ist auch nicht ein Fußbreit Land, auf dem ein Mensch stehen könnte. Beim Beginn der Arbeit mußten die Leute an Seilen Hunderte von Fuß von oben herabgelassen werden, um sich in die glatten Felswände eine Nische einzuhauen. Die Brücke selbst hat keine Pfeiler; sie ist eines jener schmiedeisernen Spinngewebe, die mir zum erstenmal gezeigt haben, welche phantastische Schönheit in geraden Linien liegen kann. Rechts und links stößt der

Blick, dem nur ein kurzer Augenblick gegönnt ist, um den ganzen Schrecken der Szene zu verschlingen, auf ähnliche, himmelhohe Berghänge. Man könnte das ganze Bild für einen Riesenfelskessel ohne Ein- und Ausgang halten, brauste nicht der Rimac unten, der doch irgendwo herein- und hinauskommen mußte. Das heißen sie hier das „Höllchen“ und nichts hat je seinen Namen besser verdient.

Noch ein Tunnel und noch einmal eine Zickzacktreppe, an deren Enden kaum Platz genug scheint, um die Maschine vom vorderen nach dem hinteren Ende des Zugs zu bringen. Übrigens weiß man schon längst nicht mehr, was vorderes oder hinteres Ende des Zuges ist. Oben angelangt, mit dem schäumenden Schlund unter unsern Füßen, aus dem wir eben heraufgekommen und in dem der Fluß sich buchstäblich selbst durch Tunnels eigener Mache weiterwühlt, um sich aus diesem Gekröse der Unterwelt zu retten, schießen wir in den letzten Tunnel, über die letzte Brücke und sind in Anchi, der heutigen Endstation der Bahn. Elftausenddreihundert Fuß über dem Meer, zehntausendachthundertzweiundfünfzig Fuß über dem Punkt, den wir heute morgen vor acht Stunden verließen. Kein Wunder, daß man zunächst nach Luft schnappt. Und dann nach dem versprochenen Gasthof.

Doch genug! Die Wogen des Stillen Ozeans rauschen mir seit elf Tagen in den Ohren, statt der tosenden Wasser von Anchi. Es heißt, wir seien noch sechs Stunden von Panama. Es ist Zeit, für die Landung zu sorgen.[1]

---

[1] Die Skizze auf Bild 22 zeigt das Rimactal, zehn Minuten von der Station Anchi. — Im Gegensatz zu der wilden Gebirgslandschaft der peruanischen Kordilleren zeigt Bild 23 die flache Küstengegend des Landes, wo in den wüstenartigen Sandbergen hinter

109.

An Bord der City of Panama,
den 6. Dezember 1877.

In drei Tagen sollen wir in San Francisco sein. Inschalla! Die Boote der amerikanischen Gesellschaft, die diesen Teil der hohen See unsicher machen, fahren nämlich weder mit der englischen Ruhe, welche auf dem Meer zu Haus ist, noch mit der deutschen Zwangsläufigkeit, die in den Grund bohrt, was im vorgeschriebenen Weg liegt. Vor etlichen Tagen sind wir an dem Hafen von Salvador, den wir anlaufen sollten, vier Stunden weit vorbeigefahren, ehe wir den kleinen Irrtum entdeckten und wieder zurückliefen. Und gestern entstand ein Höllenlärm auf Deck, weil das Schiff der unwirtlichen Küste Niederkaliforniens zusteuerte, wo wir nichts zu schaffen gehabt hätten, als zu scheitern. Solch kleine Unregelmäßigkeiten scheinen sich aber ganz von selbst zu verstehen, und so ist zu hoffen, daß die City of Panama glücklich im Hafen anlangen wird, den sie schon hundertmal trotz Kapitän und Mannschaft erreicht hat.

Küstenfahrten wie die von Callao nach „Frisko" zu beschreiben ist langweilig, von ihnen zu lesen langweiliger. Für ein salzwassergetränktes Gemüt ist es ersprießlicher, meinen Ritt über die Wasserscheide der Kordilleren fortzusetzen. Es war fünf Uhr abends, als unsere Saumtierlokomotive aus dem letzten Tunnel heraus über die letzte

---

den reichen Zuckerpflanzungen hundertfach die Spuren der verschwundenen Kultur der Inkas zutag treten.

Endlich gab der wiederholte kurze Aufenthalt in Panama Gelegenheit zu der Skizze der zerfallenen Jesuitenkirche (Bild 24) inmitten der vom Erdbeben unaufhörlich erschütterten Stadt.

Brücke schoß und vor dem letzten Bahnhof anfuhr, den sie bis jetzt erreichen kann; all das in ein und derselben Minute. Bahnhof! Ein paar Bretterbuden, in die Spalten von senkrechten Felstrümmern eingezwängt, zwei Geleise, für die mit Müh und Not der nötige Raum ausgespart ist. Ein düsterer Abend, der mit dunkelgrauen Wolken den Schlund zudeckt, in dem wir uns verfangen haben; ein düsterer Winkel in den Eingeweiden der Erde, aus dem kein Ausgang möglich scheint.

Und dann der Gasthof, den man hinter und über dem Bahnhof auf Holztreppen erreicht! Eine kleine, gebrechliche Veranda, den Bergabhang überhängend, eine Reihe Holzkämmerchen in die Felsritzen hineingebaut. Vor uns der Blick auf die gegenüberliegende Felswand mit ihrer Tunnelöffnung, und auf das schwarze Spinnengewebe über der unergründlichen Schlucht, worin der Rimac braust. Regen und Nebel in allen Winkeln. Um uns, oder besser gesagt: zu unsern Füßen ein paar Ställe und Indianerhütten, und sorglos und ungestört von den düsteren Eindrücken ihrer Umgebung die erste Herde Lamas, die ich sah.

Der Fremdenzudrang des Gasthofs war bedeutend; gegen zwanzig Gäste, die zumeist von oben heruntergekommen waren und auf den morgigen Zug warteten. Wildes Volk, Hirten und Bergleute, und ein paar verdächtige Gestalten ohne nennenswerten Charakter. Das Schlimmste war, daß ein Kollege von mir, der ein Silberbergwerk etliche tausend Fuß über Anchi betreibt, heute eine Erholungsreise angetreten hatte und hier zu übernachten gedachte. Der Mann war betrunken, wie man sich nur auf diesen wilden Höhen betrinken kann. Mit einem geladenen Revolver in jeder Hand rannte er in den Winkeln und Kämmerchen unserer Bretterbuden herum, die Leute umarmend und im nächsten

Augenblick auf sie anlegend und sie mit augenblicklichem Tod bedrohend. Der Spaß dauerte bis in die tiefe Nacht. Es war ein förmliches Räuberspielen, mit richtigen Revolvern und wirklichem Pulver, das jeden Augenblick losgehen konnte und in der Tat etliche Male losging. Am andern Morgen und später in Lima fand ich Mr. Melville wieder, den ruhigsten und anständigsten Menschen der Welt, in Glacé und schwarzem Rock, und kaum von einer dämmernden Erinnerung verfolgt, daß er nahe daran gewesen war, ein Dutzend Menschen ins Jenseits zu befördern. Niemand wunderte sich darüber. Es sei dies ein gewöhnliches Vorkommnis in der höheren Gesellschaft Perus. Man habe in diesen unwirtlichen Bergen so gar keine andere Möglichkeit, sich zu zerstreuen und ein wenig aufzuheitern.

Wir hatten übrigens nicht viel Zeit, das zurückkehrende Bewußtsein unseres erregten Freundes zu beobachten. Besaglos Pferde standen bereit und ich erhielt nicht ohne Mühe ein Maultier vom Wirt, das jedoch nicht weiter gehen sollte als bis zur Casa Palca, dem letzten Hause, das auf dem Weg zum Passe zu finden ist. Damit zogen wir ab in den feuchten, sich lichtenden Morgen hinein.

Zuerst ging's hinunter, in die Tiefe der Felsschlucht, wo sich der Saumpfad am brausenden Rimac hinaufwindet. Die ersten zwei Stunden, bis Chicla, dem letzten Dorf im Gebirg, waren landschaftlich wohl das Schönste des Tages. Sie sind freilich auch das Unangenehmste für die Nerven, die noch nicht gelernt haben, auf ein Maultier zu vertrauen. Unten im Innersten des Gesteins ist's einem wohl genug. Im schlimmsten Fall fällt Mann und Reiter in einen kalten Bach. Aber alle Viertelstunden hat der Saumpfad und der Rimac nebeneinander keinen Platz und es geht schwindelnd



Gez. September 1877. Bild 20, siehe Seite 211.

Im Kloster Mercedes. Lima.



Gez. September 1877.

Bild 21, siehe Seite 212.

Am Rimac. Lima. Peru.

hinauf an einer scheinbar unpassierbaren Felswand, über einen Grat und wieder ebenso hinunter in die nasse Tiefe. Dabei ist es, als ob ein bösartiger Kobold die Lamas führte. Wenn auf hundert Schritte nicht ein Zoll breit Raum zum Ausweichen vorhanden ist, kommt sicher eine Herde von dreißig, vierzig dieser wundervollen Tierchen um die Felsenecke und sieht mit ihren klugen Augen verwundert dem ungewohnten Reiter entgegen. Besaglo natürlich kennt die Sitten des Gebirgs und ich lasse mein Maultier machen, was es will. Dann, wenn der Zusammenstoß unvermeidlich scheint, klettern die Lamas auf irgend eine unmögliche Felskante oder verschwinden in einem Riß, den nur sie zu sehen vermochten, und benützen ruhig die Gelegenheit ihrer Todesgefahr, um ein Maul voll Gras zu erwischen.

Chicla ist ein größeres Dorf, in dem wir unsere Tiere beschlagen ließen und uns bei einem deutsch sprechenden Italiener mit einem Tropfen Schnaps zu stärken suchten. Die Bevölkerung ist ein Gemisch von Indianern und Spaniern und scheint ein wenig Viehzucht zu treiben: Kühe, Schafe, Lamas. Die Häuser erinnern an Dörfchen in Südtirol, als ob eine ähnliche Natur auch durch den Menschen hindurch nur Ähnliches schaffen könnte.

Die Schneegipfel über uns rücken näher. Es ist auch Zeit. Wir sind auf einer Höhe von dreitausendsiebenhundert Metern, aber noch lange nicht hoch genug. Die Spuren der künftigen Eisenbahn, die bis jetzt noch immer da und dort sichtbar waren, verschwinden, da dieselbe ihren „Gipfeltunnel“ mehr nach Süden hin findet. Wir folgen dem Rimactal, das weiter zu werden anfängt und den öden Charakter des eigentlichen Hochgebirgstals annimmt. Aber eins ist eigentümlich. Noch immer sind die Wasser des Rimacs ein trübes

Gelb und bleiben so, fast bis zu den moorigen, sumpfartigen Quellen, die wir in der Nähe der Wasserscheide zu überschreiten haben; denn bis auf die Gipfel dieser Riesengebirge hinauf ziehen sich gewaltige, rotbraune Lehmschichten, in welche die Gebirgsbäche tiefe Schluchten gerissen haben.

Vorüber an etlichen Silberbergwerksanlagen, die halb zerfallen in trostloser Einsamkeit daliegen, erreichen wir Casa palca, den letzten unbedeutenden Weiler auf dieser Seite der Berge. Eine kleine Kneipe bietet eine erwünschte Frühstücksgelegenheit, Eier und Hammelfleisch. Unser Wirt ist ein Spanier, unsre Gesellschaft ein Indianer reiner Rasse vom alten Inkastamm, der sich zum Zweck des Bettelns eingefunden hat, eine jämmerliche Gestalt. Um einen Schnaps läßt er sich skizzieren und zeigt ein lebhaftes Interesse an seinem Ebenbild, ein größeres noch am Schnaps. Auch bekommen wir hier mit einiger Mühe einen Führer, der nötig scheint, um mich wieder zurückzubegleiten, der aber gleich darauf eine Stunde lang verschwindet, um sich in einem Seitental ein Pferd zu borgen, auf dem er uns später, fröhlich seine traurigen Indianerlieder singend, einholt.

Und weiter geht es, mühselig weiter. Nicht weil der Weg schlimmer ist als zuvor. Auch scheint mein Maultier an seine Arbeit gewöhnt zu sein. Aber Besaglos Pferd fängt an, den Einfluß der gewaltigen Höhe zu fühlen, auf der wir uns befinden. Erschöpft bleibt es vor jedem steileren Hange stehen, tief Atem holend, zitternd. Noch sieht man da und dort ein Lama grasen. Aber immer stiller wird die Welt um uns her, und ein dünner, eisiger Wind weht von den nahen Schneefeldern herüber.

Der letzte Rücken scheint unerreichbar zu sein. Besaglos

Gaul ist nicht mehr der einzig Leidende unserer kleinen Gesellschaft. Auch mir fängt der Atem an auszugehen und der Sinn für Natur und Kunst zu schwinden. Die unheimlichen Wunder der dünnen Luft umgeben uns. Besaglo ist ein paar Schritte voraus und ruft mir hie und da etwas zu. Es klingt wie eine Geisterstimme aus weiter Ferne und ist fast nicht zu verstehen. Ich raffe mich auf zu einem Hallo und erschrecke förmlich an meiner eigenen Stimme. Etwas übel ist mir's schon seit der letzten halben Stunde und manchmal packt mich ein betrunkener Schwindel. Aber wir sind noch nicht oben. Ein sumpfiger Morast ist zu umreiten, aus dessen schwammigem Grund der Rimac seine ersten Wasser zieht. Das ist wenigstens ein Zeichen, daß es nicht mehr weit sein kann. Auch gelingt es Besaglo, mir begreiflich zu machen, daß die nächste Höhe, ein Sattel zwischen zwei spärlich mit Schnee bedeckten Felsspitzen, das Ziel meines Ritts sein werde. Meine Hände sind weißblau, wie ich sie noch nie gesehen; meine rötliche Nase, welcher das Klima von Peru ihre ganze Farbenblüte zurückgegeben hatte, ist blaugrau. Mir selber ist es grüngelb zumut oder schlimmer. Aber aufwärts, trotz des Gedankens, dreihundert Schritte vom Ziel umzudrehen, der mir, ich hoffe zum erstenmal im Leben, durch den Kopf geht! Vorwärts!

Endlich, dank meinem Maultier, sind wir oben. Noch dreihundert Schritte, und die jenseitigen Ketten des riesigen Gebirgslandes liegen vor uns, das Flußgebiet des Amazonenstroms und der heimatlichen Atlantis. — Es wäre unrecht, dem Eindruck zu trauen, den dieser Anblick hervorbrachte; fünftausend Meter über der Meeresfläche ist der Mensch nicht mehr fähig, die Größe der Natur zu bewundern. Alle Tatkraft schien mir durch die Fingerspitzen ge-

träufelt zu sein. Ich war kaum mehr im stand, mein Skizzenbuch hervorzuziehen. Gipfel an Gipfel. Wenig Schnee. Nicht eine Spur von Gletschern; öde Hänge und dürre Halden. Todesstille. Das war's ungefähr. Und der brennende Wunsch, sobald als möglich wieder unten zu sein. So viel kann ich mit Bestimmtheit versichern: daß landschaftlich das Schweizer Faulhorn den höchsten Kordillerenpässen vorzuziehen ist.

Mit heftigem, aber kaum hörbarem Geschrei nahm ich von Besaglo Abschied, der seinen Weg allein durch die öde Wildnis fortsetzte. Dann drehte mein verständiger Sohn eines Esels von selbst um und trabte befriedigt seiner fernen Heimat zu, während, als Abschiedsgruß, der nächste Berggipfel uns eine Wolke von Schnee und Hagel nachsandte, ohne Zweifel ergrimmt über die geringe Begeisterung, die ich bei seinem erhebenden Anblick an den Tag gelegt hatte.

Das war meine Kordillerenbesteigung. Sie war trotz der fremden Namen und des fremden Himmelstrichs in einem wesentlichen Punkte den meisten Freuden ähnlich, die wir uns auch zu Haus hinter dem Ofen machen: nicht das Ziel, der Weg zum Ziel war der Genuß.

110.

An Bord der Colima, den 26. Januar 1878.
(Zwischen San Francisco und Panama.)

In einem brillanten Hotel, in einer großen lärmenden Stadt, auf einer bunten Reise um die halbe Welt ist man einsamer als im kleinsten Nestchen, in dem man auf ein halbes Dutzend Jahre kleben bleibt und sich dabei festsaugt. Das ist eine der Ursachen, die mir das Reisen zur Leidenschaft gemacht haben; denn ich bin ein geborener Einsiedler.

Freilich entsprach die Einsiedelei, die ich in San Francisco bewohnte, den gewöhnlichen mittelalterlichen Begriffen schlecht. Das Palacehotel rühmt sich, das größte der Welt zu sein. Möglich, daß dies wahr ist. Jedenfalls kann es gegen tausend Gäste ohne Gedräng oder Getümmel beherbergen. Dabei beklagt sich der Wirt bitter über schlechte Zeiten. Es ist wohl noch zu groß für die Stadt und ihren Fremdenverkehr. Immerhin wäre es einen eigenen Brief wert. Doch nicht heute, denn ich habe in den letzten Wochen zu viel Neues gesehen, das mehr wert ist als ein Gasthof.

Zum Beispiel eine merkwürdige Stadt, in wundervoller Umgebung, die nur ein Jahr älter ist als ich selber und über 300000 Einwohner zählt. Dann habe ich größere technisch-landwirtschaftliche Ausflüge ins Innere des Landes gemacht, nach Norden und Süden, in die Sümpfe um Sakramento, in die wasserarmen Wüsten des San Joachim-Tales und nach den Silberbergwerken von Nevada, und bin beladen mit Notizen und einer wohlverdienten, jedoch unbedeutenden Erkältung zurückgekommen. Nebenbei beschäftigte ich mich jeden Morgen und Abend mit den öffentlichen und sozialen Verhältnissen des jungen Staats unter Beistand eines der Dutzende von Zeitungen, die täglich in allen Tonarten ihr „garstig politisch Lied" singen. Meine eigenen technischen Aufgaben haben in dieser halb tropischen Welt üppige Schößlinge angesetzt. Aber wo soll ich anfangen, zu beschreiben und zu erzählen, selbst wenn der Stille Ozean mir Zeit und Raum genug gewährte?

Unser Leben ist Stückwerk. Kann, was wir daraus berichten, etwas anderes werden, wenn wir wahr bleiben wollen? Mit diesem Trost gehe ich ans Werk und lasse mich von den Wellen der Erinnerung schaukeln, unbekümmert, wohin sie mich führen.

Es war bei meiner Ankunft in „Frisko" ein sonnenheller Morgen, etwas frisch für unsere neue Haut aus Panama, aber ohne Ahnung, daß es irgendwo in der Welt Dezember sein könne. Die See hatte gestern ein trübes Grün angenommen; heute wimmelte sie von tausend glockenförmigen Polypen in der Größe eines guten Schwamms, die wie schwimmende Glasmassen mit den Wellen auf- und abtanzten. Alles sah nach Norden; denn wir hatten insgesamt unsere Seefahrt in der City of Panama von Herzen satt. Das Schiff war unbehaglich und zu klein für die Anzahl der Reisenden, und diese selbst hatten sich nicht zusammengefunden. Als ausnahmsweise erträglichen Passagier muß ich mich selbst erwähnen, indem ich meistens harmlos beschäftigt halbfertige Skizzen auf einem leeren Wasserfäßchen zu dreiviertel fertig machte. Sodann war ein Livländer da, der schon jahrelang in Kalifornien und Ceylon Landbau getrieben hat und die halbe Einwohnerschaft von — Blaubeuren kennt! So klein ist die Welt; — meine alte Klage! Ferner zwei junge adelige Damen vom Rhein; Geheimratstöchter, Generalsnichten, zur Zeit Schulmeisterinnen aus San Salvador, wo sie achtzehn Monate lang dreißig halbwilde Mädchen zu kultivieren versucht hatten, es aber nimmer länger aushielten: auch ein Bild des Kampfs ums Dasein in unserer Zeit. Was würdet Ihr sagen, wenn ich zwei Geheimratstöchter wäre? Engländer waren nicht an Bord, und Amerika, namentlich das weibliche Amerika, war in unliebenswürdiger Weise vertreten. So standen wir denn alle an jenem Sonntagmorgen auf den Zehenspitzen, unserer Erlösung harrend, die hinter dem zurückweichenden Nebelschleier lag, welcher „das Goldene Tor" verhüllte.

Die Einfahrt[1] ist herrlich, aber man muß seetüchtig sein, um sie zu genießen. Nirgends in der Welt habe ich eine so majestätische Brandung gesehen. Trotz des schönsten Wetters rollen die Wogen in langen, feierlichen Reihen haushoch, mitten in der See sich überstürzend und ihren regenbogenglänzenden Schaum gen Himmel spritzend, in den Meerbusen hinein, dem wir uns nähern. Eine halbe Stunde lang hat man sich an Takelwerk und Reeling anzuklammern, wenn man stehen will. Dann aber wird es plötzlich ruhig. Links und rechts erheben sich Hügel und Berge, an deren felsigem Fuß die Wogen zerschellen. Ihre Gipfel sind nur spärlich bewachsen. Ein großes weißes Gebäude mit dem Riesenschild: «Cliffhouse» ist das erste Zeichen amerikanischen Geschmacks. Hierauf folgen vereinzelte Signalstationen, Batterien und Schanzen. Während wir durch die reizende Meerenge fahren, die in die Bucht von San Francisco führt, erscheint hoch oben über den Sandhügeln ein großes Kreuz und tausend schimmernde Grabsteine. Es sind die Friedhöfe der Stadt, die uns zuerst begrüßen. Nun öffnet sich die innere Bucht, ein spiegelglatter See, über den in der Ferne weiße Dampfer hingleiten wie Schwäne. In der Mitte liegt eine befestigte Insel, mit Brücken und Toren, Batterien und Kasematten, nett und niedlich, gleich einer Zuckerbäckerarbeit. Hinter der Insel blaue Berge. Am rechten Ufer wird es immer lebendiger. In großem Bogen fahren wir um die südliche der beiden Landzungen, welche das Goldene Tor bilden. Hügel um Hügel tritt hervor,

---

[1] Einige Tage später hatte ich Gelegenheit, das „Goldene Tor", die Einfahrt in die Bucht und den Hafen von San Francisco, in der Nähe des Cliffhauses von der Landseite her zu skizzieren; siehe Bild 25.

kahl und sandig zunächst, aber gleich darauf mit Häusern und Palästen, mit Türmen und Kirchen bedeckt. Eine große, wunderlich aufgebaute, glänzende Stadt!

Es braucht immerhin Zeit, bis ein größerer Dampfer landet und so wurde es Dämmerung, ehe die hundert Hotelkommissäre der Versicherung glaubten, daß man bereits wisse, wohin man wolle, und bis die Zollbeamten ihre unangenehme Pflicht erfüllt hatten. Mein Freund aus Ceylon und ich wurden im Hof des Palacehotels abgesetzt, dessen sechs Stockwerke von Säulengängen, die in feierlicher Stille auf uns herabsahen, dem Namen alle Ehre machten. Wie ich mich an dem gleichen Abend noch durch die Chinesenviertel schlug und schließlich in einer schwäbischen Bierhalle mein Ende fand, muß wohl für immer flüssige Tinte bleiben.

Das Eigentümlichste entlang der ganzen Westküste Amerikas blieb für mich auch hier die Chinesenfrage. Schon in Peru mit seinen Tausenden von chinesischen Leibeigenen wittert man hinter den wunderlichen Gestalten mit leisem Grausen deren welthistorische Bedeutung. Die seltsame Lage der Sache dort, wo das ganze Land fast verzweifelnd nach den „mandelaugigen Mongolen" schreit, und die entgegengesetzten Verhältnisse hier, wo der Staat am Rand einer sozialen Revolution steht, deren Endziel es ist, die nämlichen Mongolen einfach totzuschlagen, macht das Studium der Sache doppelt interessant.

Der Aufschwung, den Peru während der letzten zehn Jahre genommen hat, erzeugte naturgemäß ein Bedürfnis nach Arbeitskräften, dem die spanisch-peruanische Bevölkerung in ihrer Zahl und Faulheit nicht entfernt gewachsen war. Sie erzeugte ferner das Bedürfnis nach einer Art von Arbeit, welche die weiße Rasse nicht zu leisten vermag.

Das Beispiel Kaliforniens und Westindiens wurde daher auch dort nachgeahmt, aber in einer Weise, welche der Sache sofort ein eigentümliches Gepräge gab. Europäische Unternehmer, unter denen sich namentlich auch etliche Deutsche einen übeln Ruf und viel Geld erworben haben, rüsteten Schiffe aus, welche chinesische Einwanderer nach Peru brachten. Die Leute wurden in Macao eingeschifft, wo sie mit Hülfe chinesischer Beamten angeworben oder richtiger: angekauft wurden. Die schlauen Chinesen schafften sich auf diesem Weg hauptsächlich ihre Verbrecher und ihr schlimmstes Gesindel vom Hals, das vom Augenblick der Einschiffung an um kein Haar besser behandelt wurde als Sklaven, bis endlich unter dem Einfluß Englands der ganze Handel vor fünf Jahren aufhören mußte. In Peru verkauften sodann die Unternehmer ihre Ware an die Plantagenbesitzer, d. h. sie ließen sich für den Kopf zweihundert bis vierhundert Dollars bezahlen, was ihre eigenen Auslagen deckte und einen hübschen Nutzen abwarf. Die Leute selbst verpflichteten sich durch Verträge auf acht Jahre. Der Mann erhält Nahrung, Kleidung, Wohnung und monatlich vier Dollars. Nach Ablauf von acht Jahren ist er frei. Während der Dienstzeit ist er zu jeder Arbeit verpflichtet, die sein Herr verlangt, und jeder Behandlung unterworfen, die derselbe für gut findet. Auf diese Weise versahen sich die Plantagen mit der nötigen Anzahl von Arbeitern. Je nach der Größe des Gutes findet man auf demselben von fünfzig bis dreizehnhundert Mann, die förmliche, wenn auch sehr eigentümliche Chinesenkolonien bilden.

Noch vor etlichen Jahren wurden die Leute da und dort barbarisch behandelt. Dagegen darf nicht vergessen werden, daß viele derselben wirkliche Verbrecher und die

meisten ohne Zweifel der Auswurf Chinas waren. Noch jetzt ist die Peitsche im Gebrauch, wie ich es weder in Indien noch in Ägypten gesehen habe. Doch wird in den meisten Fällen für die Leute wenigstens soweit gesorgt, als es die richtig verstandenen Arbeitsinteressen des Gutes verlangen.

Man muß freilich Zivilisation und Christentum in seinen Gedanken weit hinter sich lassen, wenn man mit Anbruch der Nacht in einen der gewöhnlicheren sogenannten Gallpons eintritt. So nennt man die gemeinschaftliche Wohnung der Chinesen, die in der Regel mit einer haushohen Mauer umgeben ist, hinter der die Leute von acht Uhr abends bis fünf Uhr morgens eingeschlossen bleiben. In derselben befindet sich eine Anzahl kleinerer Hallen. In jeder Halle stehen dreißig bis vierzig Betten, d. h. gemauerte Bänke, auf denen eine Matte liegt. Auch das Kopfkissen ist aus Backsteinen. Wenn sich das Auge an das Halbdunkel gewöhnt hat, welches ein paar Laternen an der Decke und da und dort ein schüchternes Privatlämpchen hinter einer spanischen Wand chinesischer Bauart erzeugt, wenn ebenso die Nase sich mit dem durchdringenden Opiumgeruch vertraut gemacht hat, der alles Chinesische umgibt, so erscheint allmählich ein düsteres, unheimliches Bild, dessen Einzelheiten sich schwer vergessen lassen.

Die größere Zahl der Betten steht noch leer. Dort in der Ecke ist ein dichtes Gedräng um einen rohen Tisch. Es ist die niemals fehlende Spielhölle des Platzes. Zwei Croupiers sitzen sich gegenüber; zwischen ihnen steht eine Schüssel voll Bohnen. Der eine greift mit beiden Händen hinein und legt einen Haufen auf den Tisch. Das Publikum wettet und setzt Geld oder Marken, welche Geld bedeuten, auf „Gerade oder Ungerade“. Tout comme chez nous. Der

zweite Croupier fängt hierauf an, mit echt chinesischer Gewandtheit und einem Holzschäufelchen die Bohnen zu zählen.

Die Intelligenz, die Gier in den gelben Gesichtern ist fast erschreckend. Auch eine gewisse äußerliche Ruhe, die manchem europäischen Spieltisch zum Muster dienen könnte. Wenn man sich unter die Leute mischt, so lachen sie freundlich und machen höflich Platz, jedoch ohne Zeichen sklavischer Unterwürfigkeit.

In einer andern Ecke hat einer einen Kaufladen errichtet, der fleißigen Zuspruch findet. Er verkauft Streichhölzer, Lichter, Tücher, Schnüre, Papier, Tusche und Schilfpinsel, aber vor allem Opium. Der braune, dickflüssige Stoff ist in einem Kaffeetäßchen aufbewahrt und wird mit einer Goldwage ausgewogen. In kurzen Zwischenräumen kommen die Kunden herangeschlichen, ein stehendes mattes Lächeln der Entschuldigung auf den Lippen, wenn sie sich beobachtet fühlen. Sie zahlen ihren halben Real und schleichen dann mit der Beute, in der Größe einer Erbse, nach ihren steinernen Betten zurück. Da liegen sie, der eine sorgfältig seine Bambuspfeife zurecht machend, der andere mit geschlossenen Augen rauchend und schon offenbar weit entfernt von allem irdischen Elend, ein dritter mit halboffenen Augen und offenem Mund, ein schlaffes Bild des lebendigen Todes. Neben ihm sitzt ein Gelehrter, eine große blaue Brille auf der Nase, der murmelnd ein chinesisches Buch studiert. Die zerriebenen, schmutzigen Blätter beweisen, wie eifrig der seltene Schatz von Hand zu Hand gewandert sein muß. Dort malt einer auf einen abgerissenen Fetzen Papier, das Lämpchen zwischen sich und seinem Pinsel, chinesische Wörter, welche sein Nachbar mit tiefem Ernst betrachtet, bis ein triumphierendes Lächeln des Erkennens das gelbe,

stumpfe Gesicht überstrahlt. Es ist alles in allem ein trübes Bild und muß oft genug eine wahre Hölle auf Erden sein. Die Leute sind tatsächlich ohne Aufsicht über Nacht und können tun, was sie wollen. Fast in allen Gallpons sind Chinesen aus verschiedenen Provinzen, deren Rassenhaß schon förmliche Schlachten veranlaßt hat, so daß die Aufseher am Morgen ein halbes Dutzend Tote herauszuschleppen hatten. Haß und Freundschaft führen in diesen dunkeln Verließen zum Schlimmsten, was die Menschheit kennt.

Um so merkwürdiger ist es, die Leute bei Tag in ihrer Tätigkeit zu sehen. Es sind meist gesunde, kräftige Gestalten, intelligente, gutherzige Gesichter, durch kein Klima, durch keine Arbeit umzubringen, durch keine Behandlung ganz zu entmenschen. Auf vielen Gütern wird daher auch neuerdings für sie gesorgt, soweit es die Verhältnisse erlauben und soweit sie für sich sorgen lassen wollen. Aber Opium lassen sie sich nicht nehmen und in ihrem kleinen, barocken Tempel, mit dem Bild des Konfuzius, der in keinem Gallpon fehlt, steht gewöhnlich an der Seite des Altars der stets benützte Spieltisch. Die Nahrung ist für Chinesen reichlich, zwei Pfund Reis des Tags, drei Pfund Fleisch die Woche, Gemüse im Überfluß. Ihre Kleidung ist vernünftig für die Verhältnisse. Auch hat jedes Gut ein Krankenhaus, die meisten sogar einen eigenen Arzt. Freilich habe ich auch in einigen dieser Hospitäler Fälle gesehen, welche die Unmenschlichkeit der gebräuchlichen Strafen in ihrer ganzen Unglaublichkeit bewiesen. Selbstmorde sind daher nicht selten, und fast stets mißlingende Fluchtversuche an der Tagesordnung.

Unter all diesen Tausenden von Arbeitern befindet sich kein einziges Weib, so daß alle Familienbeziehungen voll-

ständig fehlen. Dies und die Folgen davon ist die schwärzeste der Nachtseiten des ganzen Bildes.

Was aus Peru werden soll, wenn in etlichen Jahren der letzte Schub chinesischer Arbeiter frei oder gestorben ist, weiß kein Mensch. Heute sind zwei peruanische Herren mit mir an Bord, die während der letzten Monate versuchten, in Kalifornien Rekruten anzuwerben. Aber die dortigen Chinesen, obgleich zwanzigtausend arbeitslos sein sollen, weigern sich standhaft, den peruanischen Versprechungen Glauben zu schenken. Die Werber kehren unverrichteter Dinge zurück. Ob, was jetzt versucht werden soll, freie Einwanderung aus China eingeleitet werden kann, muß die Zukunft zeigen.

Aber so geht's! Ich wollte eigentlich das Chinesenviertel von San Francisco beschreiben und seine wunderlichen Bewohner, ihre Läden und Rasierstuben, ihre Wirtschaften und Theater, ihr Tun und Treiben in den Waschhäusern, Küchen und Kinderstuben der Stadt, ihre landwirtschaftlichen Arbeiten im Sakramentotal und ihre Tätigkeit als Bergleute in Nevada. Dann wollte ich die ganze soziale Frage, den großen Kampf zwischen der mongolischen und kaukasischen Rasse auf dem friedlichen Gebiet der Arbeit schildern, einen Kampf, den die zivilisiertere und christliche Seite in diesem Augenblick in Kalifornien mit Feuer und Schwert zu entscheiden droht, und siehe da, ich bin nicht einmal aus Peru hinausgekommen und muß all das ein andermal wieder aufnehmen.[1] Vielleicht schon in Panama. Denn in dem Glutofen, dem wir uns nähern, liegt man

[1] Neben der teilweisen Erledigung rückständiger Reisebriefe bot die Fahrt von San Francisco nach Panama manches niedliche und nicht selten auch großartige Bild der Westküste Mexikos, die ich leider

gewöhnlich auf ein paar Tage fest, bis die Dampfer des Atlantischen Ozeans die weichgekochten Reisenden erlösen. In wenigen Stunden wird es sich zeigen, um wieviel Tage die Schiffe auf der östlichen und westlichen Seite der Landenge sich diesmal verfehlt haben.

111.

An Bord der Mosel bei St. Thomas, Westindien,
den 12. Februar 1878.

In Panama war es fünf Tage lang fast zu heiß, um atmen, geschweige denn schreiben zu können. Es ist noch heute zu warm, um die Pracht der westindischen Inseln zu schildern, wie sie es verdient.[1] Zur Not geht es jedoch, sich noch einmal in die schattigen Winkel des Chinesenviertels von San Francisco zu versenken, in die ich Euch zu führen gedachte, ehe ich der Stillen Ozean-Seite Amerikas für immer den Rücken kehrte.

Zurück also nach San Francisco! Es ist halb acht Uhr abends und das späte, nicht allzuleichte Mittagessen des Palacehotels verlangt Luft und Bewegung. Kearnystreet ist mit einigen Schritten erreicht, — eine breite, glänzende Straße voll Leben, namentlich nachts, die Boulevards ins Kalifornische übersetzt. Breite Trottoirs, hübsche Läden,

---

nur zweimal betreten konnte. Auf Bild 26 findet sich eine Skizze von Mazatlan, das man in jenen Gegenden seiner lieblichen Lage und wohl auch des Luxus seiner Einwohner wegen, das Paris der Westküste zu nennen pflegt.

[1] Ein kurzer Aufenthalt während dieser Fahrt vor Port au Prince, der Hauptstadt von Haiti (Bild 28), gestattete kein Landen, weil in der Stadt eine der üblichen Revolutionen im Gang war, und wir das Gewehrgeknatter behaglicher an Bord der Mosel hören konnten. Aus den Wassern des Hafens ragte ein halbes Dutzend im letzten Wirbelsturm gescheiterter Schiffe. So zeigte uns das Bild der sonnigen Insel doch auch seine Schattenseiten.

Theater in der Nähe und was irgend an Tingeltangeln hier zu haben ist, eine betrübte Nachahmung trauriger Originale. Die Straße senkt sich leicht in der Länge einer englischen Meile und steigt dann wieder plötzlich, wie die meisten Straßen der Stadt, dachgäh hinauf, einer unerforschten Wildnis entgegen. Je näher man ihrem tiefsten Punkte kommt, um so tiefer sinkt man auch in gesellschaftlicher und moralischer Beziehung. Die Cafés werden Matrosenkneipen und das Publikum ist die Blüte der sogenannten «hoodlums», der rohesten Lumpen und Taugenichtse der Stadt. Das Benehmen dieser Leute ist übrigens äußerlich anständiger, die öffentlichen Ausbrüche von Roheit und Trunkenheit weniger bemerklich als in England oder auch in Deutschland, was mir ein Kalifornier zu erklären wußte. Er meinte: Derartige Ausbrüche seien in Frisko zu gefährlich für ihren Helden; ein Mensch, der sich dieselben nicht abgewöhne, finde innerhalb der Straßenlänge von Kearnstreet gar bald das Ende seiner irdischen Laufbahn.

Aber wir biegen jetzt in eine der Seitenstraßen ein und sind mit einem Schlag in einer andern Welt. Die Straßen und Häuser haben zwar noch denselben Charakter; denn sie gehörten ursprünglich zu der gleichen Stadt, die wir soeben verließen, und wurden von der gleichen Rasse erbaut. Aber die Verzierungen, der Schmutz, der Geruch, das Gewimmel und Gedräng, die eigentümliche Ordnung in der grausigen Unordnung, — das alles ist fremd und neu und unheimlich, und, was ich in diesem Augenblick besonders fühle, es ist keine Kleinigkeit, sich mit einer Stahlfeder durch das bunte Gewirr hindurchzuschlagen.[1]

[1] In einem der ruhigeren Seitengäßchen dieses Stadtviertels war es möglich, während der heißen Mittagsstunden die Skizze auf Bild 29 aufzunehmen.

Man sieht nur Männer. Selten begegnet das Auge einem Geschöpf, dessen beschwerlicher Gang und bemaltes Gesicht die Vermutung aufdrängt, daß man es mit einem Wesen weiblicher Gattung zu tun habe. Die Tracht ist merkwürdig einförmig. Eine dunkelblaue Bluse ohne Gürtel, vorn zugeknöpft; weite Hosen aus ähnlichem Stoff; Schuhe aus schwarzem Zeug mit zolldicken Filzsohlen. Auf dem Kopf ein schwarzer runder Filzhut oder ein rundes Käppchen ohne Schild mit einem Knopf oben. Diese Kleider sind fast ohne Ausnahme sauber gehalten und scheinbar kaum einen Tag alt. Vom Hinterkopf hängt der lange Zopf, halb Haar, halb schwarze Fäden, welche ihm die nötige achtbare Länge geben. Häufig ist derselbe um den Kopf geschlungen und unter Hut oder Käppchen vor den Gefahren des Straßengetümmels geschützt. Der Körperbau der Leute ist klein, ihr Aussehen kräftig und gesund, die Gesichtszüge aufgeweckt, aber unaufdringlich und freundlich. Unter einem Dutzend lachen oder lächeln acht. Die Stimmen, oft reine Fistel, stets um ein paar Töne höher als die unsrigen, stoßen zerhackte Worte aus. In ihrem Sprechen, wie in ihren Bewegungen, ist ein Zweck ersichtlich, der sich durch nichts irre machen läßt.

Das ist der erste Eindruck, den die Chinesen auf mich machten. Ihre Läden und Kellerwohnungen scheinen aus einem Stück mit der Gasse zu bestehen, namentlich die letzteren. Es gehört einige Überwindung dazu, in diese Höhlen hinabzusteigen. Barbierstuben, Küchen, Wirtschaften, Waschanstalten, Zigarren-, Hut- und Pantoffelfabriken, alles Mögliche und einiges Unmögliche scheint in den dunkeln Löchern heimisch zu sein. Kein Zoll Raum ist unbenützt. Hier auf einem Tisch liegen dicht gedrängt in



Gez. Oktober 1877. Bild 22, siehe Seite 221.

Bei Anchi. Orojabahn. Peru.



Gez. September 1877. Bild 23, siehe Seite 221.

Jnkaruinen bei Canete. Peru.

musterhafter Ordnung Teepakete, Zündhölzchen, Messer und tausend andere Kleinigkeiten. Es ist der tragbare Laden eines kleinen Kaufmanns. Neben demselben steht das schmutzige Waschbecken eines Barbiers und hängt der triefende, kahle Schädel seines Kunden. Hinter dieser Gruppe speien zwei eifrige Wäscher staubförmige Wasserstrahlen über geheimnisvolles Weißzeug, ein Verfahren, das dem chinesischen Bügeln vorangeht. Immer dunkler, immer schmutziger wird der undurchdringliche Hintergrund. Dort wird vermutlich gekocht. Namenlose Würste werden über den Barbier und den Wäscher hinweg nach der Straße heraufgereicht. Aber der stechende Geruch, der hinter den Küchen hervorkommt, ist nicht das Aroma der schuldlosen Knackwurst meiner Heimat. Dort auch, im tiefsten Dunkel, qualmt hinter einem Bretterverschlag das teure Opium. In diesem Loch träumt ein Geschöpf, das eine Menschengestalt hat, von seinem Himmel.

Im Erdgeschoß des Hauses wird es besser. Indessen auch hier ist die peinlichste Ausnützung von jedem Fleckchen Raum das Auffallendste. Es liegt dies nicht in der Notwendigkeit eines engbegrenzten Ghettos, sondern scheint seinen Grund in dem Charakter der Chinesen zu haben. Alles, was sie einrichten, hat etwas Puppenstubenartiges; alles, was sie berühren, wird mit einer ins Aschgraue gehenden Pünktlichkeit gemacht, die bewundernswert ist. Das bemerkt man auch an den tausend chinesischen Kleinigkeiten, die in diesen engen Buden aufgehäuft sind. Reichtum und Geschmack ist hier nicht zu finden; die Läden dienen dem Bedürfnis einer Arbeiterbevölkerung der ärmsten Klasse; aber dem einfachen schwarzen Fächer, dem geschmacklosen Teebüchschen sieht man doch eine gewissenhafte Gründlichkeit

an, welcher wir in unsern europäischen Erzeugnissen gleicher Art selten begegnen. Ihr seht, ich habe es fast zu einer gewissen Begeisterung für China gebracht.

Dieselbe wird freilich etwas abgekühlt, wenn wir in die Sackgäßchen und in das Innere der Häuser dringen, wenn wir unter dem Schutz eines Schutzmanns sehen, wie die Leute essen und trinken, namentlich aber, wie sie wohnen und schlafen. Ein Bleisoldat in seiner Schachtel, ein toter Hering in seinem Faß hat es bequem. Wie Tausende von Menschen in dieser Weise leben, ja vergnügt aussehen können, übersteigt unsere Begriffe. Ich will kein Wort von dem geistigen Einfluß solcher Zustände auf sichtlich mit Vernunft begabte Wesen sagen; als eine rein physische Frage ist das Ding unfaßlich. Ekel und Seuchen würden uns überzivilisierte Kaukasier in ein paar Wochen erlöst haben. Und diesen Mongolen ist's dabei wohl wie dem Fisch im Wasser!

Aber sieh, dort drängen sie sich um den unansehnlichen Eingang eines größeren Gebäudes. Meterlange chinesische Aufschriften, Gold auf Schwarz, hängen von einem buntgeschmückten Balkon. Es ist ihr Theater und war eigentlich auch das Ziel unseres Spaziergangs, aber, wie gewöhnlich, kommen wir nicht vorwärts. Ein großer Saal nimmt uns auf. In dem halbdunkeln Parterre stehen Reihen von Schulbänken, die vordere Hälfte dicht besetzt von der dunkelgekleideten bezopften Zuhörerschaft. Auf der einzigen Galerie sitzt ein Dutzend chinesischer Frauen mit ihren Kindern: keine Schönheiten nach unserem Geschmack. Die Bühne an dem einen Ende des Saals ist ungefähr acht Fuß höher als das Parterre. Kulissen fehlen. Der Hintergrund besteht aus einer hölzernen Wand, deren einzige Dekoration etliches ornamentale Geschriebsel bildet. In dieser Wand ist rechts

und links eine Türe. Zwischen beiden Türen sitzt auf der Bühne das Orchester, etliche acht Mann stark, mit Trommeln, Stöcken, Pfeifen und Saiteninstrumenten, noch unbenamst in sanskritischen Sprachen. Welche Musik! Welch eigentümliches Lärmen! Nur manchmal ahnt das Ohr ein paar Töne, die einen faßbaren Zusammenhang haben, und wo dies der Fall ist, sind es, ganz im Ernst gesprochen, Anklänge an Wagner. Sonst ist alles lediglich Lärm und Kreischen. Jeder der Künstler scheint ganz nach eigenem Wissen und Gewissen zu spielen, wobei übrigens insoweit auf den Sinn des Schauspiels Rücksicht genommen wird, daß sentimentale und heroische Szenen durch zwei verschiedene, stets wiederkehrende Arten von Lärm eingeleitet werden: die Leitmotive eines chinesischen Ur-Wagners. Die Schauspieler sind sämtlich Männer, wenn nötig als Weiber gekleidet und bemalt. Ihre Anzüge sind nicht bloß barock, sondern auch reich und geschmackvoll im höchsten Grad; keine Theaterzeuge, sondern echte Stoffe der besten Art. Ich hatte in Lima, wo ich eine halbe Nacht „hinter den Kulissen" zubrachte, Gelegenheit, mich hiervon zu überzeugen.

Die Schauspieler kommen zur linken Türe des Hintergrunds herein, treten ins Proszenium, sprechen und tun, was zu tun ist, und gehen zur rechten Türe wieder ab. Mehr als acht bis zehn Personen kommen nie auf die Bühne. Feindliche Heere bestehen aus einem General und drei Soldaten, Monologe sind häufig und oft sehr lang. Die Handlung ist scheinbar gering, wenn nicht Schlachten oder Kriegstänze stattfinden, bei denen es wild genug zugeht. Wunderlich, fast so wunderlich wie auf unsern Theatern, ist der Gang der Helden, der etwas truthahnartig Läppisches hat, und noch weit mehr ihre Stimme, indem sie sich in halb

singendem Ton ausschließlich der Fistel bedienen. Als eine weitere kleine Eigentümlichkeit (es wären noch hundert andere zu bemerken) sei erwähnt, daß die Damen bei großen Klagemonologen nicht so sehr Tränen fließen lassen, als vielmehr das Naß der Nase. Indem sie sich laut jammernd vorbeugen, lassen sie (Verzeihung der unschönen Wahrheit!) einen stets länger werdenden Klunker aus ihren Nasenlöchern wachsen, der melancholisch hin- und herschwankt und wenn er eine Länge von ein bis zwei Fuß erreicht hat, nun durch seine Schwere abbricht, um einem neuen kleinen Schmerzenseiszäpfchen Platz zu machen, das dann sofort wieder mit vieler Kunst großgeweint wird. Dies war mir neu. Was aber eigentlich gespielt wurde, bin ich nicht im stand zu erzählen. Erstens war das Stück, das gegeben wurde, fünf bis sechs Tage lang; sodann verstand ich natürlich nicht ein Wort. Es handelte sich scheinbar um Frauen, die vor einem Richter um einen gemeinschaftlichen Mann stritten. Natürlich, wie jede Sache, die man nicht versteht, wurde auch diese bald langweilig. Vielleicht wäre sie es auch, wenn ich sie verstanden hätte. Das Chinesenpublikum lauscht mit ruhiger Aufmerksamkeit, ohne das leiseste Zeichen des Beifalls oder der Mißbilligung, nächtelang der sich endlos fortspinnenden Geschichte. Mir selber wird der musikalische Teil der Vorstellung noch in manchem Traum grausam mitspielen.

Soviel von der chinesischen Oberfläche San Franciscos. Es würde mich ein Buch kosten, wollte ich mich mit der ernsteren Seite der gelben Eindringlinge befassen. Ihr Arbeiten in Stadt und Land, und das Verhältnis, in welchem sie zur weißen Bevölkerung stehen, sind Probleme, die ein Ausländer beobachten mag, deren Lösung jedoch über dem

Horizont der meisten liegt, namentlich derer, die sich augenblicklich in gewalttätiger Weise damit beschäftigen.

112.

An Bord der Para, zwei Tage vor Plymouth,
den 13. März 1878.

Meine letzten Zeilen erhieltet Ihr von St. Thomas, das man fast zu Europa rechnen könnte. Nicht nur erhält man dort wieder tägliche Telegramme aus Konstantinopel oder Warschau, begegnet einem blitzblonden dänischen Kindsmädchen mit roten Armen, und macht die Bekanntschaft eines deutschen Uhrmachers, welcher der erste Meteorologe und Zyklonenverständige Westindiens zu sein glaubt; auch Briefe kommen mit europäischer Regelmäßigkeit an. Eins ins andere gerechnet, können wir uns über die Posten nicht beklagen. Wenn man bedenkt, welche Strecken diese Blättchen, die ein Windhauch vom Tisch bläst, auf eigene Faust durchlaufen, wie sie von Postsack zu Postsack wandern, vom Land zur See, von der See aufs Land, durch Dutzende von fremden Händen, durch Tausende und Tausende von Meilen, bis sie endlich ihren Mann finden, der selbst mittlerweile, beweglich wie Quecksilber, über andere Tausende von Meilen hin und her irrlichteliert, so ist die Sache doch merkwürdig genug. Und dabei so einfach! Denn gar manches, das der Mensch nicht vermag, bringt die Menschheit spielend fertig.

In St. Thomas hatte ich drei Tage lang auf die Abfahrt des Boots für Portoriko zu warten. Ein reizender Winkel der schönen Erde, wenn die Hitze nicht wäre! Aber das ist der Jammer mit all dieser tropischen Pracht. Der Mensch ist nicht im stand, sie zu genießen. Man liegt am Fuß gewaltiger Berge. Jeder Schritt höher hinauf würde

das wundervolle Bild der smaragdgrünen Buchten, der Halden und Haine, der Felsgruppen und Bergschlünde nach allen Richtungen glänzender gestalten, aber man bleibt seufzend unten liegen und spielt mit einer bunten Muschel oder wahrscheinlicher noch mit einem Glas Eis.

Doch der Arno fängt an zu rauchen. Es ist Zeit an Bord zu gehen. Abfahrt abends neun Uhr, durch die stille, grüne, mondbeglänzte Bucht. Eine friedliche Nachtfahrt über die schlummernde See. Früh morgens, im Glanz der aufgehenden Sonne die Festungswerke von San Juan, der Hauptstadt von Portoriko. Ein köstliches Bild altspanischer Vergangenheit.

Hier erwartete mich jedoch ein Abenteuer, das erzählt werden muß.

Das Schiff war kaum vor Anker, als ich in gewohnter Weise vergnügt ans Land ruderte; kaum war ich am Land, so saß ich hinter einem Holunderstrauch, harmlos andere Holundersträuche skizzierend, nach meiner Art. Kaum aber hatte ich ein paar Striche gemacht, so fühlte ich eine Hand auf meiner Schulter, — die Hand eines spanischen Soldaten. Ich war arretiert. Meine spanische Beredsamkeit half nichts. Wir marschierten auf die nächste Polizeistation. Kleine Buben schlossen sich uns mit lebhaftem Interesse an. Die Behörden der Polizeistation fühlten sich nicht ermächtigt, den schwierigen Fall zu entscheiden, und bestimmten meine Überführung nach dem Hauptpolizeiamt. Umsonst rief ich nach meinem Konsul. Auch das Hauptpolizeiamt hielt den Fall für zu schwierig. Jetzt begann es mir ernstlich bang zu werden, daß ich die Abfahrt meines Schiffs versäumen könnte; aber mit des Geschickes Mächten war offenbar nicht zu spassen. Überführung zum General des

Geniekorps, dem Gouverneur der Insel. Der Herr war abwesend. Ich hatte die Ehre, stundenlang in seiner Kinderstube auf ihn zu warten. Endlich erschien er, sprach englisch, und entließ mich in Gnaden. Es war gerade noch Zeit, den abfahrenden Dampfer zu erreichen, auf dem ich von Glückwünschen meiner Schiffsbekannten überschüttet wurde.

Die folgenden acht Tage waren Geschäftsangelegenheiten gewidmet, welche ich Euch, selbst bis zur Unkenntlichkeit verdichtet, kaum erträglich machen könnte. Die Insel mit ihren sanft ansteigenden Uferlandschaften, mit ihren bergigen, waldgekrönten Hintergründen ist so reizend als irgend eine der Antillen, und weit gesünder als die meisten. Über die spanische Regierung schimpfen zwar Fremde und Einheimische mit seltener Eintracht. Trotzdem macht namentlich Ponce, wo ich mich mehrere Tage aufzuhalten hatte, den Eindruck einer blühenden Stadt, in der sich leben läßt.

Bei meiner Rückkehr traf ich in St. Thomas die Para, dasselbe Schiff, das mich nach Westindien gebracht hat und nun zurückbringen sollte. Es war schon wie eine halbe Heimat, wenn wir vorerst auch noch einen kleinen Abstecher nach Barbados zu machen hatten, dem zuckersüßesten Inselchen dieser Zuckerinselgruppe, vorbei an Martinique und Dominika, die ich noch aus früheren Jahren kenne. Dann erst begann die Reise über das rauschende, öde Weltmeer, das sich noch immer nicht ein Plätzchen in meinem wanderlustigen Herzen erobern konnte, so freundlich es mir das ganze Leben hindurch gedient hat.

Nachschrift. London, den 15. März 1878. Mr. Fowler hat in aller Frühe einen erfolgreichen Versuch gemacht, mich aufzufinden, während ich mich nach langer Zeit wieder einmal eines nicht schaukelnden Bettes erfreute. Er begrüßte

mich mit der Nachricht, daß ich dringend in Paris nötig sei, wo die Vorbereitungen für die Weltausstellung keinen Tag des Aufschubs gestatteten. Nach acht Monaten Bewegung hätten mir ein paar Tage Ruhe wohlgetan. Und dazu das Schrecklichste der Schrecken, wieder eine Weltausstellung! Doch ist nicht auszuweichen. Also morgen nach Leeds, zwei Tage später nach Paris.

113.

Paris, den 29. April 1878.

Als ich vor vier Wochen hier ankam, regnete und schneite es den ganzen Tag, und der erste Blick über das Ausstellungschaos war nicht bezaubernd. Doch konnte selbst ein nasser Pudel ahnen, daß es in ein paar Monaten anders werden würde, wenn er vom Trocadero herunter im treibenden Schneegestöber die Grundlinien der Riesenbauten verfolgte.

Es ist Karfreitag sonst in der Welt, wenigstens in Deutschland. Die Franzosen kümmern sich bekanntlich noch weniger darum als die Engländer, und die Kosmopoliten der Weltausstellung wissen kaum mehr, ob es Tag oder Nacht ist, geschweige denn Karfreitag.

Ich selbst habe heute den ersten ruhigeren Abend. Mein Tempelchen steht und hat, mit fünfzig Photographien geschmückt, ein munteres und behagliches Aussehen. Auch meine Maschinen sind unter Dach. Ich könnte zufrieden sein.

Natürlich ist noch gar viel zu tun, zu glätten und zu fegen, zu malen und zu verkleiden. Sonst würde ich meinen Leuten, die seit drei Wochen keinen Sonntag hatten, heute gern einen Feiertag gegönnt haben. Wie jedoch die Sachen stehen, mußten sie dran wie ich und die tausend anderen, die in diesem Chaos von Schmutz und Lärm hantieren.

Den andern geht es zu meinem Trost zehnmal schlechter als mir. Und ihr Trost ist, daß noch immer die feierliche Eröffnung dieser „Apotheosen der Industrie“ (französische Bezeichnung unseres Treibens!) mit dem verzweifelten Aufreißen wohl vernagelter Kisten zusammenfiel.

Am weitesten voran sind die Chinesen; am meisten zurück, wie mir scheint, die Amerikaner. Ein einziger Aussteller ist fertig, ein Engländer; und seine Ausstellungsgegenstände sind Geschirre, namentlich solche, die mit der Nachtseite des Lebens im Zusammenhang stehen. Die benachbarten französischen Arbeiter haben ihm vorgestern einen Ehrenblumentopf überreicht, den er mit verlegenem Lächeln — er spricht nicht Französisch — in einen der seinen hineingestellt hat. Die Franzosen sprachen dabei „mit Effusion“ von civilisation, progrès, fraternité des nations, und meinten's gut.

Die einzige Abteilung, die wirklich vollständig fertig sein wird, ist, wie immer, unsere englische Agrikulturmaschinenhalle. Hier hat man mit Leuten zu arbeiten, welche Übung im Ausstellen haben. Woher es kommt, daß wir nicht nur am 1. Mai, sondern sogar schon am 25. April dem Besuch des Prinzen von Wales mit Fassung entgegensahen. Auch Fowler ist, teilweise zum Empfang des hohen Besuches, von London herübergekommen. Es geht ihm wie dem Prinzen selbst. Die Ausstellung ist eine nette Ausrede, um die trübe Atmosphäre Londons mit der heiteren von Paris zu vertauschen. Er war über meine Fortschritte sehr erfreut und nahm mit Behagen von meinem Lehnstuhl Besitz, welcher allerdings zur Zeit der einzige Punkt ist, der in dem Gewühl der sechzig Morgen um uns her ein wenig Ruhe gestattet.

Übrigens will ich Euch und mich vorderhand mit Aus=

stellungsbriefen verschonen. Es ist noch alles zu wüst, wenn auch nicht mehr leer, um einen richtigen Eindruck des Ganzen zu bekommen. Warten wir den Eröffnungstag ab. Nur eins sei erwähnt: die wunderliche Stimmung der Pariser Presse der Ausstellung gegenüber, allem gegenüber. Eine so tiefgehende Spaltung in Grundsätzen, Gefühlen und Meinungen, wie sie hier zutag tritt, ist einfach betäubend. Die Katzbalgereien der amerikanischen Zeitungen machen dagegen den Eindruck von schlechten Witzen. Hier scheint alles blutiger Ernst und alles, vom Dasein Gottes bis zur Ernennung des Hülfsflurschützen im letzten Krähwinkel von Frankreich, dient dem politischen Gezänke. Vermutlich ist mehr Geschrei als Wolle dabei, nach der Art dieses Volks; aber das Geschrei ist ohren- und herzzerreißend. Und so ist natürlich auch die Ausstellung von A bis Z ein hochpolitisches Ereignis. Wenn den Chinesen ein Glaskasten umfällt, so erheben Figaro und andere legitimistischen und bonapartistischen Blätter ein Zetergeschrei über den erbärmlichen Schwindel auf dem geheiligten Marsfeld. Wenn ein Engländer seinen Schrank mit Zwirn vollgestellt hat, so jubelt die republikanische Presse über den Triumph des Friedens und der Freiheit, den die erste zivilisierte Nation — wohlgemerkt, nicht die Engländer mit ihrem Zwirn, sondern die Franzosen, die den Zwirn betrachten — der Welt vorführt. Dies hat wenigstens das Gute, daß es den Franzosen nicht an scharfer Selbstkritik fehlt, wenn sie auch manchmal so unvernünftig ist als ihre angeborene Selbstbewunderung.

Zu etwas anderem! Wie ich lebe und wo? Der Boulevard Haußmann, der im Norden der mittleren Stadt vom Boulevard Montmartre zum Arc de triomphe führt, ist eine

der schönen ruhigen Straßen, die das Kaiserreich geschaffen hat. Dort habe ich im fünften Stock eines palastartigen Hauses ein niedliches Nest gefunden; auch Luft und Licht, wie es sich ein leidenschaftlicher Bergsteiger nicht besser wünschen könnte.

Jeden Morgen um sieben Uhr wandre ich nach der Ausstellung. Es ist ungefähr dreißig Minuten zu gehen und ein hübscher Spaziergang, seitdem sich der Frühling mit Macht in den elysäischen Feldern rührt. Er führt mich unmittelbar am Palais des Elysée vorbei, über den Rond point der Champs Elysées und durch die Avenue Montaigne der Seine und dem Pont d'Alma zu. Der große Triumphbogen rechts, der Obelisk des Platzes de la Concorde links; in unmittelbarer Nachbarschaft der alte, erste Industriepalast. In der Avenue Montaigne stehen das reizende pompejanische Palais des Prinzen Napoleon und die Tore des berühmten Jardin Mabille. Dann kommt die Aussicht von der Almabrücke: stromabwärts rechts und links die Bauwerke der neuen Ausstellung, der barock großartige Kunstpalast des Trocadero, und die eisernen und gläsernen Riesenhallen auf dem Marsfeld, die trotz aller Bemühungen alles eher sind als schön; stromaufwärts in duftiger Ferne die Trümmer der Tuilerien und weiter rechts die goldene Kuppel der Invaliden. Dann Staub und Morast und turmhoch die unvermeidlichen Kisten. Dieser Spaziergang im jungen Frühlingsmorgen ist nahezu das einzige, das mir Paris bis jetzt gewährt hat; aber es genügt.

114.

Paris, 6. Mai 1878.

Hundert Zeitungen werden Euch im laufenden halben Jahr die Ausstellungsbauten auf dem Trocadero und dem Marsfelde beschreiben, so daß ich es füglich unterlassen kann, dieses wunderliche Gemisch alter Gedanken in neuer Zusammenstellung zu skizzieren. Es ist ein echtes Erzeugnis unserer Zeit, die im Gebiet des architektonisch Schönen aufgehört hat Neues zu schaffen und durch Länge und Breite ersetzt, was ihr an Tiefe abgeht. Trotzdem wird das Gesamtbild in seiner großartigen Ausdehnung und im künftigen Schmuck seines bunten Allerleis Eindruck machen. Nach außen hin geschieht dies heute schon. Der Mittel- und Hintergrund ist entzückend schön: die Seine mit ihren Booten und Brücken, die Stadt mit den Tuilerien, den Kirchen, den häuserbedeckten Hügeln, die lieblichen Landschaften der Umgebung von Paris, die man im bläulichen Schleier der Ferne mehr ahnt als sieht. Dabei im Vordergrund ein unbeschreibliches Wimmeln und Wuseln, ein Rennen und Laufen von Menschen und Tieren, von Lokomotiven und dampfgetriebenen Straßenwalzen, von Schiffen und Lastwagen, eines das andere verdrängend, eines über das andere hineinstürzend. Dort, im Gewirr von zwanzig oder dreißig Arbeitern, eine bronzene Venus, die sich nicht vom Boden erheben will; — hier, im neubeschotterten Grund versinkend, das Gestell eines Dampfhammers, das durch werdende Blumenbeete mühsam dem Industriepalast zukriecht; — hier eine Reihe kräftiger Platanen, die lebendig aus ihrem eigenen Grunde gehoben, feierlich die grünen Köpfe schüttelnd auf wunderlichen Lastwagen ihrem neuen Bestimmungsort zuwackeln; — dort an hoher roter Stange ein Riesenfisch aus Papier, den die

Chinesen in ihrem Gärtchen soeben probeweis emporziehen; — hier, noch am Boden liegend, die Wappenschilde von zwanzig Königreichen, welche die Vorderseite des demokratischen Palastes der Arbeit zieren werden; — dort, wo das allerdichteste Gedräng und das wildeste Kämpfen der Massen tobt, vortreffliches — „Straßburger Bier!“

In das Innere des Industriepalastes getraue ich mir nicht, Euch heute schon zu führen. Ein Spaziergang über weichen Zement, über halbfertige Fußböden und noch öfter über Berge von Kisten, Balken und Räder, über Zuckerrohr und ausgestopfte Renntiere, zwischen den Beinen Karls des Großen hindurch in einen Haufen persischer Teppiche würde uns zu sehr ermüden. Das Ganze will mir manchmal erscheinen wie der wirreste Traum. Da und dort haben sich wohl schon Gruppen gebildet, die mit dem Chaos nichts mehr zu tun haben, und man fühlt, daß es Licht wird. Es ist aber auch die höchste Zeit.

Mitten in dieser Morgendämmerung ist die Eröffnungsfeierlichkeit vorübergegangen. Es war, wie in Wien, eine mißglückte Theateraufführung. Ich hatte einen der besten Plätze im Trocadero, und doch sah ich wenig und hörte nichts als ein prächtiges, waschechtes Donnerwetter, das im feierlichsten Augenblick über das ganze Schauspiel hereinbrach. Das war wirklich der poetische Teil des Festes. Die Kanonen der Invaliden feuerten gleichzeitig drauf los. Wir alle sahen die kleinen Rauchwölkchen und lauschten mit gespitzten Ohren auf die dumpfen Schläge, die das Triumphfest der Welt ankündigten, als aus den grauen Wolken über uns der erste grelle Blitz und ein fürchterlicher Donnerschlag niederschoß. Wie das anders tönte! Wie da die Erbauer des Turms von Babel auf einmal so klein dasaßen und mit

einigem Nervenzittern auf den nächsten Schlag warteten! Und wie dann der Regen in Strömen herabschoß und in den offenen Anlagen die Tausende, für die kein Ausweg vorhanden war, unter einem Meer von Regenschirmen in einem Sumpf von Lehm und weißem Kalkbrei die Festlichkeit genossen! „Der Allmächtige blies und —“; doch nein, zum Glück ließ es der Himmel diesmal bei einem kleinen Memento bewenden. Wir kamen mit aufgestülpten Hosen und nassen Frackschwänzen, vor allem aber mit Unterröcken, die jeder Beschreibung spotteten, aber wir kamen doch mit dem Leben davon.

115.

Paris, 28. Mai 1878.

Das Ausstellungsfieber, wie die meisten vernünftigen Krankheiten, nimmt seinen geregelten Verlauf. Während der ersten Tage und Wochen zeigen sich Aufregung, Krämpfe, selbst Delirium. Jetzt schon ist bei den meisten Ausstellern Erschlaffung eingetreten, in heftigen Fällen tagelange Besinnungslosigkeit, in den leichteren ein unbehagliches Gefühl des Ärgers und nervöser Angegriffenheit, namentlich aber schmerzhafter Leerheit in den Taschen, die bedenklichste Erscheinung von allen.

Beim Publikum nimmt die Krankheit natürlich einen anderen Verlauf. Sie ist weniger akut und hat viel mit gewöhnlichen Kinderkrankheiten gemein. Die Kranken haben den großen Vorteil, daß sie sich durch Luft- und Ortsveränderung dem übeln Einfluß der Ausstellungsmiasmen entziehen können, und machen hiervon schon jetzt ausgiebigen Gebrauch. Die Pariser kommen zwar noch in Scharen; der letzte Sonntag brachte wieder hunderttausend Menschen

auf das Marsfeld. Sie stecken überdies seit dem 1. Mai Flaggen aus allen Fenstern und wollen sie offenbar nicht mehr einziehen. Fest- und Feiertage sind in Permanenz erklärt. Die Fremden dagegen wollen sich zunächst noch nicht anstecken lassen und strömen nur mäßig. Kein Wunder; denn seit dem 1. Mai lassen sich die Pariser ihre Flaggen auch bezahlen. Fast sämtliche Gasthöfe schickten kleine Briefe von ausgesuchter französischer Höflichkeit an ihre Gäste, um ihnen mitzuteilen, wie sie es aufs tiefste bedauerten, von diesem Tag an ihre Preise verdoppeln zu müssen. Gerade wie in Wien, nur etwas schlimmer und mit mehr „Schick".

Daß es jedoch ebensoschlecht enden wird wie dort, ist nicht anzunehmen. Denn hundert Ursachen sichern dem modernen Babylon seine Opfer, selbst wenn sie wissen, daß sie schließlich nur mit der bloßen Haut davonkommen. Soviel wollte niemand für das gemütliche Wien daransetzen.

Aber trotz aller Miasmen lohnt es sich, unseren „Tempel" der Industrie zu betreten, wie wir ihn in periodischen Anfällen von Größenwahn und moderner Religiosität zu nennen belieben. Er ist ein Viereck, wie einst der der Diana von Ephesus; die meisten der Priester — wir Aussteller — sind Spitzbuben, auch ist, was auf unseren Altären steht, zumeist Spitzbüberei, wie einst im fernen Altertum. Alle Schätze der Welt sind unter den Glasdächern dieses Tempels vereinigt, zum Teil in natura, meistens jedoch in gefälschten Nachahmungen. Das macht aber nichts, es bleibt doch ein Tempel und unsere Diana ist größer als die von Ephesus.

So erscheint das Marsfeld, wenn man es durch eine blaue Brille ansieht. Doch brauchen wir diese ja nicht

immer aufzusetzen. Dann ist in allen großartigen menschlichen Torheiten, in den Kreuzzügen, wie in den Weltausstellungen, immerhin auch viel wahrhaft Menschliches zu finden, über das man sich harmlos freuen kann, fast wie über Hunde, Eichhörnchen und wilde Affen.

Dahin gehört zum Beispiel die Nationenstraße, die sich dreiviertel Kilometer lang mitten durch das Hauptgebäude des Marsfeldes zieht.

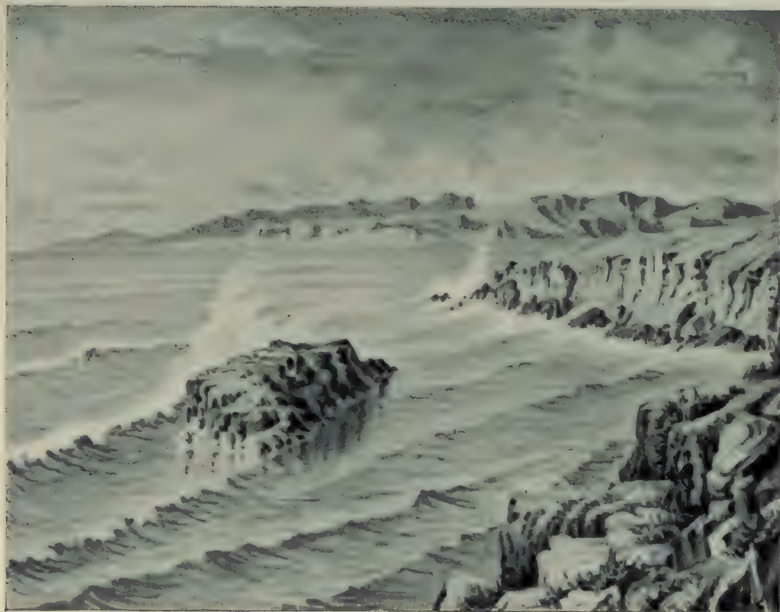
Ein malerischeres Durcheinander läßt sich nicht denken. Alles einzelne gehört zum Schönsten, was die Architekten von Rußland bis Japan auszuklügeln wußten. Gegen das Ganze in seiner verwirrenden Sinnlosigkeit läßt sich freilich nur auch alles einwenden. England, Amerika, Italien, Norwegen, Japan, China, Spanien, Österreich, Schweiz, Belgien, Dänemark, Zentralamerika, Birma, Tunis, Luxemburg, Monaco, Portugal, Holland in dieser Reihenfolge zusammengestellt, machen den Eindruck, als ob die Göttin der Baukunst verrückt geworden wäre. Nur ein Jahrhundert des Dampfes befähigt den Menschen, diesem Wahnsinn zu widerstehen.

Was mich in Paris außerhalb der Ausstellung ärgert, ist, daß es offenbar keinen Platz gibt, wo man an einem Werktagsabend eine ruhige Stunde zubringen kann. Das wissen die Engländer doch besser einzurichten. Die Lesezimmer, die Schachklubs, die «mechanics' institutes», die Klubs aller Art, die man in jedem rauchigen Nest und für alle Klassen der Gesellschaft findet, sind eine Wohltat, die man in der Stadt des Lichts nicht kennt. Das Unbehagliche der Theaterabende, das Getriebe und die Aufregung der Boulevards, das Gefühl der Heimatlosigkeit, das mich in einem Café nie verläßt, tut auf die Länge weh. Niemand



Gez. November 1877. Bild 24, siehe Seite 222.

Jesuitenkirche in Panama.



Gez. Dezember 1877. Bild 25, siehe Seite 231.

Das Goldene Tor. San Francisco.

scheint hier je „etwas Gutes" zu lesen. Alle Welt läuft auf den Boulevards spazieren. Das ist recht nett, eine Woche lang. Aber wie man's das ganze Leben hindurch aushalten kann, vermag nur ein Franzose zu verstehen.

Geschäftlich gaben zum Glück die letzten Wochen einiges zu tun. Verhandlungen ohne Ende mit Militärbehörden, mit Kolonisten aus Algier, mit Leuten, die damit anfangen, ganz Frankreich dampfpflügen zu wollen. Es bedarf der Geduld, dem Gedankengang solcher Herren zu folgen. Keiner läßt sich herbei einen Schuhnagel in seines Nachbars Stiefel zu schlagen, ohne sich und seinen Freunden vorzurechnen, wieviel Schuhnägel dreiunddreißig Millionen Franzosen im Jahr verbrauchen und welch riesiges Geschäft er deshalb mit seinem Schuhnagel einleite. Man läßt sich das, wie alle Eigenheiten, ein- oder zweimal gefallen. Wenn man jedoch das Multiplikationsbeispiel bei jeder Gelegenheit wieder vorgerechnet bekommt, so verliert es für den Nicht-Franzosen etwas von seiner stärkenden Kraft. Aber man hat den Unsinn lächelnd auszuhalten, ob man will oder nicht. Die französische Höflichkeit wirkt klettenartiger als alle Gewalt und Derbheit teutonischen Schlages.

116.

Paris, den 17. Juni 1878.

Pfingsten hat halb England herübergebracht. Die Stadt ist zum Überfluten voll. Meine eigene Wohnung ist dreifach belegt von englischen Freunden. Gleichzeitig beginnen auch alle übrigen Teile der Welt Bekannte auszuspeien, gute Freunde aus Schwaben, aus Bayern und Preußen, Nubar Pascha von Ägypten, mein ehemaliger Herr und Gebieter Halim Pascha aus Stambul, the «Honorable»

Mr. Russel von Demarara, Leute von Kuba, Kalifornien und Peru, die Direktoren des Erzherzogs Albrecht von Ungarn, Graf Branizky aus der Ukraine und Butler Johnstons Nachfolger aus Timaschwo.

Dabei verwandelt sich meine Bude mehr und mehr in einen Brütofen nach altägyptischem Muster, in dem ich über die Frage nachsinne, ob es sich lohnt, Ausstellungsbriefe zu schreiben. Der Geist ist willig, aber die Aufgabe ist riesengroß. Von allen Seiten streckt sie mir ihre Polypenarme entgegen, unentwirrbar, ohne Anfang und ohne Ende. Was soll draus werden, wenn man ihr nicht auf ein Jahr oder länger Leib und Seele opfern kann? Und kann man's und tut man's, was ist schließlich das Ergebnis? Eine Häufung von tausend und abertausend Einzelheiten, zusammengewürfelt, wie sie nur der arme Menschengeist zusammenwürfeln kann, wenn er babylonische Türme baut. Die Natur in ihren tollsten Launen hat mehr Vernunft und Ordnungssinn.

Selbst die verschiedenen Richtergruppen, welche doch die Weisheit unserer Welt vorstellen, quälen sich seit Wochen, die Sachen auseinanderzuklauben. Ich hatte bereits mit fünf verschiedenen Abteilungen dieser Herren zu tun. Ans Beurteilen, was eigentlich ihr Geschäft wäre, sind sie noch nicht gekommen. Das bloße Einteilen verwirrt sie und die Aussteller schon so gründlich, daß man über die tollsten Streiche des Dämons, der diese wichtigen Arbeiten leitet, nicht mehr lachen kann. Vor etlichen Wochen glaubte man gefunden zu haben, daß meine Dampfpflüge der Klasse 72, „Farmgebäude und dergleichen“, angehören. Es soll mich nicht wundern, wenn ich mich schließlich unter die „schädlichen Insekten“ oder „musikalischen Instrumente“ eingereiht finde.

Dies ist erklärlich genug. Zusammenschleppen und mit Ach und Krach nebeneinanderstellen und aufeinandertürmen kann man zuletzt mit unsern Eisenbahnen, Dampfschiffen, Kranen und Hebeln die halbe Welt. Unsere Arme und Beine sind gewachsen, daß Siebenmeilenstiefel eine Kinderei dagegen sind. Aber unser Geist ist ungefähr geblieben, was er war. Und da stehen wir nun halb blödsinnig vor Selbstbewunderung und wissen kaum, was wir über unser Tun und Treiben denken sollen. Etwas darüber zu sagen oder zu schreiben finden die meisten leichter. Denn auch dies ist zum Glück schon seit einiger Zeit eine Art Maschinenarbeit geworden, die nicht gerade viel Verstand erfordert, wenn man jeden Versuch aufgibt, das Ganze zu überblicken.

Kein Wunder, daß die Maschinen, welche dies alles geschaffen haben, wohl mehr als die Hälfte des Ausstellungsraums bedecken und einen gewaltigen eisernen Gürtel um den ganzen Palast ziehen; kein Wunder, daß ihnen das noch immer nicht genug ist, daß in den Gärten draußen nach allen Richtungen, zwischen Rosen und Palmen, in Winkelchen, denen man ganz anderes zutraut, auf den weiten statuengeschmückten Flächen, auf der der Kunst geweihten Trocaderoseite und sogar pfahlbautenartig in die Seine hinein Pavillons aufgeschossen sind und Schuppen und Hütten und Lauben in allen Stilen und aus allen Materialien, die gefüllt sind mit Schrauben und Nägeln, Stangen und Wellen, Zangen, Zacken und Gabeln, wie wir sie zu unserm modernen Glück und unserer Größe bedürfen. Habt Ihr etwa Lust zu einem Gang durch diesen Gürtel? Ich mache ihn gelegentlich mit einem neuangekommenen Bekannten, wenn er mir besonders empfohlen ist. Er kostet gewöhnlich den vollen Tag und der Bekannte lehnt abends alle weiteren

Lebensfreuden ab, die Paris bietet. Ja, ich muß mich noch glücklich schätzen, wenn er mir nicht auf dem ersten besten Stuhl einschläft, den wir zum Zweck vorübergehenden Biergenusses erobern. Soweit möchte ich Euch doch nicht treiben. Besser, wir überlassen die Aufgabe meinen Fachgenossen, von denen ich Dutzende unter ihr erliegen sah.

Morgen ist das Riesennationaljubelfest. Alles jubiliert bereits, steckt Flaggen auf, legt festliche Gasröhren in die Straßengräben und hängt chinesische Laternen an die Bäume. Wir schwitzen vor Jubel seit einer Woche und üben unseren Festchor: „Friede, Friede!" Wenn man nicht wüßte, wie das alles wieder verduftet, man könnte wahrhaftig glauben, daß wir dem tausendjährigen Reich durch das Ausstellen geeigneter Maschinen beträchtlich näher gerückt seien. Aber dann kommt wieder ein Windstoß und das ganze Kartenhaus der Weltbrüderlichkeit fällt zusammen. Wird es je anders werden? Ist es für vernünftige Menschen nicht unvernünftig, das Unwahrscheinlichste zu hoffen? Und doch, wohin versänken wir ohne dieses fortwährende, unverwüstliche Wünschen und Hoffen? Viktor Hugos neueste Reden und Schriften auf diesem Gebiet sind wirklich ihr Studium wert. Welches Gemisch von Unsinn und Adel, von Prophetengeist und Narrheit, von der lächerlichsten Lokaleitelkeit und der erhabensten Millionen umschlingenden Liebe für die ganze Menschheit! —

Werden wir Deutsche je einen Franzosen verstehen? Und ähnlich geht es mir, dem Urgermanen, in der „Apotheose der Industrie", die mich umgibt.

117.

Paris, 1. Juli 1878.

Das Gestern spielt noch in das Heute herüber, daß ich mir kaum klar darüber werden kann, was heute und gestern ist. — Laßt mich deshalb ohne viel Federlesens beginnen.

Morgengrauen! Der 30. Juni, der große Nationalfesttag war angebrochen und ich war entschlossen, ihn bis zur Hefe zu genießen, wenn solche aufzutreiben. Da ich Besuch hatte, so kam's, daß wir zu Vieren das große Fest antraten, ich als stadtkundiger Bärenführer, die andern als die Angeführten.

Die Vorbereitungen der Feier verdienten an sich eine Beschreibung. Es war ein förmlicher Frosch- und Mäusekrieg um das Wann, Wie und Was? Voltaire und die Jungfrau von Orleans, Revolution und Bonapartismus, das wiedererstandene Frankreich und die Weltbrüderschaft der Nationen: alles wollte gefeiert sein und feiern. Wenn es sich nicht um die größten und ernstesten Interessen eines Volkes handelte, würde ich mich lediglich an die Komik dieser vorbereitenden Kämpfe um das große Friedensfest halten; aber der tiefe Zwiespalt, der sich kaum auf Tage und Stunden überkleistern läßt und in den ungeeignetsten Augenblicken an allen Enden und Ecken wieder ausbricht, mahnt allzusehr an eine ungewisse, düstere Zukunft, so daß selbst dem heitersten Zyniker das Lachen vergehen kann. Wo soll's hinaus?

Zunächst hatten diese Verhältnisse zur Folge, daß dem Fest alle tiefere Bedeutung aufs Vorsichtigste genommen werden mußte. Trotz der schönsten Deklamationen in den Blättern hatte der ganze Tag keinen einzigen erhebenden Augenblick, kein großes Wort, keinen ergreifenden Ton. In Wien, trotz

alles kleinen Elends, hatte doch die österreichische National-hymne unter dem leeren Dom der Weltausstellung am Eröffnungstag etwas Packendes, man wußte kaum, warum. Selbst das fehlte hier. Bunte Flaggen und Fläggchen zu Tausenden, Lampen und Lämpchen zu Millionen, das war's. Kaum ein Volksfest; ein Kinderfest, großartig in seiner Masse und teilweise in seinem unerreichbaren französischen Geschmack, aber harmlos und sinnlos bis zur Fadheit. Auf dieser Grundlage war Friede und Brüderlichkeit allein möglich.

Wir begannen in der Madeleine, vor dem klassischen Prachtbau inmitten des modernen Farben- und Formen-gewimmels der großen Boulevards. Hier schon verspürten wir einen kleinen Mißton. Es war heute auch das Fest des „heiligen Herzens Jesu", und rote Kirchendiener hüllten die korinthischen Säulen der Fassade in roten Plüsch! Wollten sie der feiernden Republik vielleicht sagen: „Kuder, Kuder, ich bin röter als du"?

Von dort ging's auf dem Dach eines Omnibusses den ganzen großen Boulevards entlang nach dem Bastilleplatz. Das bleibt immer eine reizende Fahrt und auf keine andere Weise so voll zu genießen als von der demokratischen Höhe herab, die jedem Besitzer von fünfzehn Centimes zugänglich ist. Die prächtigen Häuser, nicht imposant durch Stil und Größe, aber bunt und mannigfaltig, voll von pulsierendem Leben, die stattlichen frischgrünen Bäume, hinter denen sich die Gebäude halb verstecken, das Treiben und Wogen auf den Bürgersteigen, die sanften Krümmungen und Biegungen der meilenlangen Straße, die nirgends das Monotone einer geraden Linie bietet: man kann's zum hundertstenmal sehen und freut sich immer wieder daran. Heute natürlich schließen

sich soeben die letzten Läden, die in den ersten Morgenstunden unpatriotisch genug gewesen waren, sich zu öffnen. Rotweißblau, die heiterste der Nationalfarben, hängt aus allen Fenstern, in allen Größen, in allen Formen, als Fahne, als Standarte, in langen, schmalen Streifen, in breiten Teppichen, in Girlanden und chinesischen Lampen, in Kugeln und Sternen.

Den Boulevard de la Madeleine entlang, dann am Grand Hotel und an der Oper vorüber ist es verhältnismäßig ruhiger. Der Hauptausbruch des Fahnenfiebers fängt mit dem Boulevard des Italiens an. Ein Blick in die Seitenstraßen, namentlich durch das gewaltige Tor von St.-Denis und das von St.-Martin ist packend. Die langen Reihen der hohen Häuser, vom Giebel bis zum Erdgeschoß alles, alles in bunten, flatternden Farben, Girlanden aus Baumwolle von Haus zu Haus, quer über die Straßen, prachtvolle Sonnen, Monde und Sterne aus dem schönsten Papier. Und unten Kopf an Kopf jetzt schon, morgens um zehn Uhr, eine summende, wogende, jubelnde Volksmenge, da und dort ein Fiaker, sogar ein Omnibus, wie ein Schiff in Not umsonst gegen die Wogen ankämpfend. Das sind sie, aus den Stadtvierteln des Mittelstandes, biedere fleißige Leute, denen es ernst ist mit ihrem Feiertag. Alles auf unserem Omnibus steht gelegentlich auf und schreit: Ah! wenn uns ein solcher Blick in das Innerste der Stadt gestattet ist. Nur im Schritt geht es vorwärts. Die Pferde schieben Kinder und Frauen vorsichtig auf die Seite, als hätten sie Ellenbogen. Doch mußte nachmittags und abends jeder Verkehr mit Wagen eingestellt werden.

Vom Bastilleplatz und seinen Vorbereitungen für das abendliche Feuerwerk gingen wir zu Fuß durch die Straße

St.-Antoine, am künftigen Stadthaus vorüber, das sich eben aus seinen Trümmern zu erheben anfängt. Wo sind heute die Menschen, die sich hier vor etlichen Jahren auch Kopf an Kopf drängten, blutrote Fahnen schwangen und ein Feuerwerk anzündeten, wie es die Welt selten schauervoller gesehen hatte?

Jetzt über die Seine nach Notre-Dame und im Vorübergehen in die Kirche. Der Gegensatz war nicht übel. Eben begann der Nachmittagsgottesdienst mit einem Umzug in den Seitenschiffen. Dämmerung und Kerzenlichter, wispernde Stille und ernste Orgeltöne; dabei alles französisch genug, weich und einschmeichelnd; Gounod und Verdi auf den Knieen, soweit sie es im stand sind. Zum Glück halten es die alten gotischen Mauern aus, wie schon so vieles andere. In dieser Gegend sind die Flaggen seltener. Der moderne Feststurm bringt die alte Cité von Paris kaum aus ihrer feierlichen Ruhe.

Von da mit einem Seinedampfer nach der Ausstellung, nur um zu sehen, wie's da unten aussieht. Es ist der erste Viertelfranktag. Man erwartete Millionen, aber man täuschte sich. Es war leerer als gewöhnlich. Verwirrte Bäuerlein aus der Normandie und Bretagne verloren sich wohl bis hierher; indessen, niemand hatte Zeit, am höchsten Ausstellungsfesttag die Ausstellung zu besuchen.

Auch wir machten uns sofort wieder aus dem Staub, und zu Fuß über die Seine nach Passy hinauf. Man hat von dort einen prachtvollen Blick über das Marsfeld und den südlichen Teil von Paris. Es dämmerte schon. Da und dort blitzte ein elektrisches Licht, da und dort, wo sich in weiter Ferne Feuerwerke rüsteten, stiegen schon Signalraketen auf. Der Dom der Invaliden zeigte einige gol-

dene Pünktchen und nach zehn Minuten glänzte von seiner Spitze eine stille feierliche Lichtkrone. Alles Kleine verschwand in der Dämmerung. Man ahnte ein großes Ganzes: das unbegreifliche und unbegriffene Weben und Wogen des Lebens und der Menschheit. Doch wir hatten keine Zeit zu verlieren; wir waren hier allzuweit entfernt von den Mittelpunkten des Festes und die allgemeine Beleuchtung begann. Also im Sturmschritt durch Passy, das auch schon aufzuflammen begann. Herr, Frau und Magd waren am Anzünden, die Kinder vor den Häusern, in tollen Bocksprüngen, außer sich vor Jubel. Keine Frage: hier war es ein Volksfest.

Hinter Passy berührten wir den Bois de Boulogne. Die ganze Stadt schien sich dort zusammengedrängt zu haben. Aber eine höfliche, freundliche, gutmütige Ordnung beherrschte trotz alles Drängens die Tausende und Hunderttausende. Nirgends zeigte sich ein anderer Gedanke als der: de s'amuser. Jetzt betraten wir das riesige Gebiet der städtischen Beleuchtung und Feuerwerke. In den Bäumen hingen Millionen von Papierkugeln, jede ein Licht bergend. Die Wirkung auf dem hügeligen Grunde um die Seen war feenhaft. Auf den Teichen selbst schwammen lautlos Gondeln, begraben in Licht und Farben. Auf den Inseln strahlten Gartenzelte und Lusthäuschen in hundert Flammen und spiegelten sich in dem stillen Wasser. Dann begannen an drei, vier, fünf verschiedenen Punkten Raketen und Schwärmer, Bienenkörbe und Feuerräder zu spielen. Es strahlte und sprühte, knallte und blitzte aus allen Büschen, aus allen Wassern. Man konnte auf Minuten das Gefühl verlieren, daß man sich doch eigentlich noch auf dieser Welt befinde. Ohne Zweifel war eine bestimmte Ordnung in

der Aufführung. Die Feuerwerke waren sinnreich gruppiert und gingen in wohlbedachtem Zeitmaß los. Aber das Schöne war, daß die Hunderttausende der Zuschauer, die durch Berg und Tal wogten, dies gar nicht bemerkten; Schatten und Lichter, jede Minute wechselnd, spielten so phantastisch, daß die Kunst verschwand und die Natur selbst zu feuerwerken schien. Goldenes Wasser, gelbe Bäume, roter Himmel, grüne Menschen: alles war zu sehen. Und alles verschwand urplötzlich, um im nächsten Augenblick neu aufzutauchen: rotes Wasser, grüner Himmel, blaue Bäume, goldene Menschen. Das dauerte zwei Stunden lang. Kinderherz des Volks, was willst du mehr? Goldene Menschen!

Auf Einzelheiten darf ich mich nicht einlassen. Nur eins! In einem abgelegenen Wäldchen hoher Tannen war ein Dutzend großer Glaskugeln auf Stangen gesteckt und in jeder brannte ein elektrisches Licht. Von der Ferne sah dies aus, als ob wirklich zwölf echte Monde am Himmel stünden. Es war eines der hübschesten Zauberstückchen dieser wundervollen Nacht. Nun aber fühlte die Menge, daß es zu Ende sei. Noch sprühte es in allen Enden und Ecken, aber langsam setzte sich der Rattenkönig von vielleicht viermalhunderttausend Menschen in Bewegung, Paris zu. Man kam nur im Schritt vorwärts. Kleine Frauen schrieen manchmal zwischen den Beinen der schwarzen kompakten Masse. Kinder saßen schlafend auf den Köpfen ihrer Väter. Der ganze Bois de Boulogne bewegte sich wie ein Gletscher und seine Moränen langsam, in großen, dicken Strömen dem Triumphbogen der Champs Elysées zu. Sollte man's für möglich halten, daß ich zwei gute Freunde aus Leeds in diesem Meere fand? Fand, aber natürlich auch alsbald wieder verlor.

Gegen den Triumphbogen hin und von dort nach dem Platz de la Concorde schwamm der ganze weite Weg in farbigem Feuer. Elektrische Flammen um den Triumphbogen, meilenlange Girlanden aus Gasflammen entlang den elysäischen Feldern, chinesische Laternen und europäische Talglichter in allen Fenstern. Der Platz de la Concorde mit seinem ägyptischen Obelisken, der schon vor dreitausend Jahren so manches Volksfest gesehen haben mag, strahlte taghell im Glanz des jüngsten Lichtes, der Elektrizität. Seine Springbrunnen schauerten Silber und Diamanten gegen den dunkeln Nachthimmel. Noch weiter nach Osten, hinter den schwarzen Kastanien des Tuileriengartens lagen in roter Glut der Louvre, das Palais Royal und die Ruinen der Tuilerien mit ihrem neuesten und schon brandgeschwärzten Wahrspruch «Liberté, Fraternité, Egalité!» auf den zerbröckelnden Mauern. Es war genug.

Morgens gegen zwei Uhr saßen wir wieder am Fuß der Madeleine, wo wir unsern Marsch begonnen hatten, und tranken die letzte Flasche des Tags. Auch die Kirche hatte beleuchtet. Es waren nur zwei Reihen enggestellter Gasflammen, welche die Außenlinien des Giebels andeuteten, und ein feuriges Kreuz darüber, scharf in den tiefdunkeln Nachthimmel hineingezeichnet. Man konnte sich nichts Einfacheres denken und nichts, nach all dem Geprassel und Gefunkel, das ergreifender wirkte. Es versöhnte mit dem Plüsch des Morgens; es versöhnte mit dem ruhelosen Sturm des ganzen Tags.

118.

Paris, den 29. Juli 1878.

Vor etwa dreiviertel Jahren hielten die dicken Häupter des landwirtschaftlichen Maschinenbaus eine Versammlung in London, um sich zu verschwören. Das Ergebnis war ein langer Schreibebrief an den Prinzen von Wales als Präsidenten der englischen Ausstellungskommission, mit der Bitte, er möge das Seinige tun, um die beabsichtigten Versuche und Prüfungen, die in Verbindung mit der Pariser Weltausstellung stattfinden sollten, zu hintertreiben. Erstens kosteten sie zuviel Geld; zweitens seien sie nichts wert; drittens sei es unmöglich, auch nur einigermaßen brauchbare Richter und Leiter einer derartigen Komödie zu finden; viertens sei es nicht billig, daß große Fabriken ihren Ruf solcher Lotterie und Schwindelei aussetzen; fünftens falle es niemand ein, Lokomotiven oder Sägmühlen oder Wasserräder zu prüfen, warum also landwirtschaftliche Maschinen? u. s. w. Das alles ist wahr; namentlich können die großen Fabriken bei derartigen Versuchen höchstens verlieren; und dies war des Pudels Kern. Die Sache führte zu langen Verhandlungen, die damit endeten, daß die Engländer unter sich vereinbarten, den Versuchen fern zu bleiben. Einzelne konnten aber schließlich doch der Versuchung nicht widerstehen, hinter dem Rücken ihrer Mitverschworenen an den amtlichen Proben teilzunehmen. Die wohlverdiente Strafe blieb diesen Abtrünnigen nicht erspart.

Mir verschaffte die im allgemeinen widerwärtige Geschichte eine heitere Stunde durch die Erzählung eines Landwirts und Weinbauers aus Bordeaux, der die Mähmaschinenprüfung in Marmont besuchte: ein dicker, winziger Herr, mangelhaft rasiert, aber voll feurigen Ernstes für das, was

er will, keuchend vor Eifer, noch ehe er läuft, alsdann aber auch seine kleinen Beinchen rücksichtslos gebrauchend, wenn er eine Möglichkeit sieht, sein Ziel zu erreichen. Aveling, unser alter Konkurrent, hatte eine Dampfmähmaschine angemeldet. Diese wollte Mr. du Plessy besichtigen, um sie möglicherweise mit Dampfpflügen, die er von uns bezogen hatte, zu verbinden.

„Und so setze ich mich“, sprudelte er heraus, „auf die Eisenbahn, reise die ganze Nacht durch von Bordeaux nach Paris und komme morgens um sechs Uhr an. Um acht Uhr weiter nach Marmont. Dort sind wir um zehn Uhr, heiß, heiß, hungrig. Aber wir sind am Ziel und das ist prächtig! Fünfundvierzig gewöhnliche Mähmaschinen — so wenigstens steht in den Zeitungen —, dazu noch die selbsttätigen amerikanischen Garbenbinder und vollends die neue Dampfmähmaschine! Was kann man mehr verlangen? Flaggen, Banner, Girlanden am Bahnhof, im Dorf, überall! Militärmusik, Gendarmen zu Pferd, gezogene Säbel, prächtig, splendid! «Aber wo sind denn die Mähmaschinen?» frage ich. Niemand weiß es. Man zeigt mir eine Tribüne. Dort steht das Komitee der Landwirtschaftsgesellschaft von Frankreich, meines Vaterlandes, um den Minister zu empfangen. Ich hinauf und stelle mich vor. Man überschüttet mich mit Höflichkeiten. «Wo sind die Mähmaschinen?» Der Vizepräsident schüttelt mir sechsmal die Hand, aber versichert zugleich: er wisse es nicht. Zwei Untersekretäre beglückwünschen mich zu meiner Ankunft, wissen's aber auch nicht. Musik, Schüsse, Fahnenschwenken. Der Minister ist da und die Sekretäre versinken in einem Meer von schwarzen Fräcken. Plötzlich steigt alles in Wagen. Die Wagen sind voll; fort geht's im Galopp. Und da steh'

ich und frage noch immer: «weiß denn niemand, wo die Mähmaschinen sind?» «Folgen Sie den Wagen!» ruft ein Gendarm, zieht den Säbel und galoppiert davon. Von einem Fuhrwerk nicht eine Spur, nicht um tausend Franks. Aber ich will nicht umsonst von Bordeaux gekommen sein. Ich galoppiere auch, zu Fuß, zwei Kilometer, vier Kilometer. Zuerst sind's Hunderte von Leidensgefährten um mich her, in Blusen, in Röcken und Fräcken, in Hemdärmeln, blau im Gesicht, mit den Zungen aus dem Mund, wie Hunde; dann ist's noch ein Dutzend, dann noch drei oder vier. Die Staubwolken, die die Wagen aufwirbeln, sieht man am Horizont. Das belebt die Hoffnung. Mut, ruf' ich, Mut! Wir kommen an. Das ist das Feld, wo die Selbstbinder arbeiten. Da liegen die gebundenen Garben. Eben macht die letzte Maschine ihre letzte Wendung; eben steigt der Minister wieder in seinen Wagen und das Komitee der Landwirtschaftsgesellschaft von Frankreich, von der ich ein Ehrenmitglied bin, in die seinen, und der verfluchte Gendarm zieht wieder seinen Säbel und schreit mir zu: «nach der Dampfmaschine! Sie sind auf dem richtigen Weg; folgen Sie den Wagen!» Und fort geht's über Stock und Stein, ich hinter der Staubwolke drein, drei Kilometer. Ich war nur gerade noch am Leben, um dieselbe Szene nochmals durchzukosten. Die Dampfmähmaschine hatte soeben ihre letzte Umdrehung gemacht; die Herren mit dem Herrn Minister selbst waren in ihre Wagen gestiegen; der Gendarm wollte eben wieder seinen Säbel ziehen. Aber ich war desperat. «Wo ist der Vertreter von Aveling?» schrie ich. «Ich kenne Dr. Sillen. Ich komme von Bordeaux. Er muß mir die Maschine laufen lassen!» Keine Antwort. Ich wankte weiter. Ich dachte nicht daran, den Vertreter

der großen englischen Fabrik in den Straßengräben zu suchen. Aber da lag er. Ich stolperte über ihn, als ich das Feld verlassen wollte. Er war ohnmächtig, ohnmächtig aus Durst, aus was weiß ich? Ich war bereit, mich neben ihn zu legen. Dr. Sillen ist kein Herkules, ich auch nicht. Der Gendarm war etwas zurückgeblieben. Ich packte ihn trotz des Säbels. «Einen Wagen!» rief ich. «Schaffen Sie einen Wagen! Hier liegt ein Sterbender!» Aber kein Geld, keine Bitten konnten einen Wagen schaffen. Wir brachten Dr. Sillen nach dem nächsten Bauernhof, wo er wieder zu sich kam. Das ist alles, was ich von den Versuchen gesehen habe!"

„„Nun, trösten Sie sich, lieber Freund!"" sagte ich zu dem aufgeregten Mann, „„nächsten Montag bei den Dampfkulturproben kann's Ihnen wenigstens nicht so schlecht gehen. Ich gebe Ihnen einen Brief an Mr. Decauville.""

„Was?!" schrie er, „ich stürze mich nochmals in ein solches Abenteuer?! Habe ich Ihnen noch nicht erzählt, wie ich den Abend zubrachte, ohnmächtig vor Hunger, und wie ich nach Paris zurückkam, in einem Viehwagen!? Nein, Monsieur! Jamais. Sie sagen mir, daß wir Franzosen die Sachen zu arrangieren wissen! Heute abend gehe ich nach Bordeaux zurück. Wenn Sie in die Gegend kommen, will ich Ihnen einen Dampfpflug zeigen, der geht, ohne Säbel, ohne Gendarmen. Mon dieu, mon dieu, welch ein Tag! Und ich bin eines ihrer Ehrenmitglieder! Adieu!" — Doch man muß Mr. du Plessy die Sache selbst erzählen hören. Es ist mehr als ein Drama, wie er rennt, ohne vom Stuhl aufzustehen, wie er keucht, wie er die Staubwolken in der Ferne aufwirbelt, wie er am Horizont Mähmaschinen laufen läßt, wie er den Gendarmen behandelt und den

Dr. Sillen aus dem Graben zieht, wie er schließlich vor Hunger stirbt und dann urplötzlich nach Bordeaux abreist. Es hat mir endlich einmal ein Franzose herzlich gut getan. Man muß nie an einem ganzen Volk verzweifeln.

119.

Paris, den 30. August 1878.

„Die Ausstellung ist wunderschön, aber ich habe sie satt; bis hierher!“ Das hört man jetzt täglich und dabei ziehen die Leute mit dem Finger einen wütenden Strich um den Hals. Gestern hob ein ehrlicher Frankfurter beide Hände einen Fuß hoch über den Kopf, um anzudeuten, daß er ertrunken sei und ihm eigentlich nichts mehr weh tue. Das sind die Leute, die auf vierzehn Tage nach Paris kommen und denen daran liegt, alles zu sehen und möglichst viel zu lernen. Wenn solches am grünen Holz geschieht, was läßt sich vom dürren erwarten, das über fünf Monate auf diesem Glutboden ausharren muß, in dieser wimmelnden Wüste, in dieser Schatzkammer voll Gold und unberechenbaren Edelsteinen, ohne Luft und Wasser? Wer konnte je eine Weltausstellung durchlaufen, ohne schließlich mit dem Gefühl hoffnungsloser Leerheit beim nächsten besten Glas Bier sich Rettung zu suchen? Wer kann vollends Ausstellungsbriefe lesen, denen Farbe, Form und Leben in betrübender Weise abgehen muß, ohne gähnend zu entschlafen? Das ist das Los des Schönen dieser Erde! Seit 1851 machen wir die gleiche Erfahrung; wie lange werden wir noch fortfahren? Und doch kann man's nicht lassen! Es zieht uns immer wieder nach den tausend Einzelheiten, welche die arbeitende Menschheit in aller Welt geschaffen und hier zusammengeschleppt hat, und dann mit geheimem



Gez. Juni 1878. Bild 26, siehe Seite 237.

Mazatlan. Mexiko.



Gez. Februar 1878. Bild 28, siehe Seite 238.

Port au Prince. Haiti.

Mahnen nach dem Tintenfaß. Aber es dauert ja nicht mehr lang. Ehe drei Monate vergangen sind, beginnen wir das ganze Kartenhaus wieder über den Haufen zu blasen, und in drei Jahren sind die glänzendsten Ausstellungsberichte kaum mehr das Papier wert, auf dem sie stehen. Wird es in dreißig Jahren noch eine Menschenseele geben, die bereit wäre, einen Blick auf sie zu werfen?

* * *

Nein!

Und deshalb sei der Gang durch die stolzen Maschinenhallen, die ich vor nahezu dreißig Jahren mit erschöpfendem Eifer durchforschte, die Streifereien durch die Kunstsäle, die mir an manchem Abend die erschlaffende Spannkraft des Geistes wiedergaben, dem Strom der Zeit überlassen. Ohne Bedauern. Sie haben ihre Aufgabe erfüllt und erfüllen sie auch in ihrer Vergänglichkeit.

Nur ein Seufzer, am Schluß dieser Briefe über die Kunstausstellung, verdient heute vielleicht nochmals geseufzt zu werden.

* * *

Wenn ich übersehe, was ich mit dem Mut der Unwissenheit alles geschrieben habe, so ärgere ich mich von Herzen. Jedes Wort bedingten Tadels liegt mir wie ein Stein auf der Seele, und die Bände unbändigen Lobes, die ich nicht geschrieben habe, stecken mir erstickend in der Kehle. Natürlich. Die ganze große Welt der Kunst hat auf diesem engen Raum ihr Bestes zusammengetragen. Fast jedes einzelne Bild könnte mit Ehren den Mittelpunkt jeder kleineren Galerie unserer Zeit bilden. Hätten wir vier dieser

Gemälde, welche man nur will, allein in einem Zimmer beisammen, so könnten sie uns monatelang, Tag für Tag, mit wirklichem, freudigem Genuß erfüllen. Hier drängen und erdrücken sie sich und erdrücken zugleich den menschlichen Geist, bis man blind und dumm aus dem Farbenmeer heraustritt und die Augen schließen muß, um sich selbst wieder zu finden.

120.

Paris, den 16. Oktober 1878.

Die Ausstellungsleitung weiß offenbar nicht mehr, was sie tun soll. Seit zwei Monaten gibt ihr eine tausendstimmige Presse folgende tiefbegründete Ratschläge: 1) ihr Wort zu halten und die Ausstellung am letzten Oktober zu schließen; «c'est assez, enfin!» 2) den preisgekrönten Ausstellern die wohlverdiente Gelegenheit zu gewähren, ihre Sachen zu verkaufen, und deshalb noch drei Wochen offen zu lassen; 3) nicht die Barbarei zu begehen und dieses Wunderwerk Frankreichs und des Jahrhunderts zu zerstören, nachdem es kaum fertig geworden ist, d. h. allerdings am ersten November zu schließen, aber am ersten Mai des nächsten Jahrs von neuem zu beginnen. Vor einer Woche hieß es: der Schluß sei wirklich auf den 20. November festgesetzt. Vorgestern wurde bestimmt versichert, man werde uns am letzten Oktober in Gnaden entlassen. Heute spricht man wieder von einer Verlängerung. Es bleibt nichts übrig, als mit Ergebung zu erwarten, was Direktor Krantz, «ce farouche ingénieur», wie ihn die bonapartistischen Zeitungen heißen, über uns verhängt. Auszuhalten ist es ja, und man kann in dieser unerschöpflichen Fundgrube menschlicher Tätigkeit und Sammelwut,

wo die Krondiamanten von Kaiserreichen jedem Lumpen zugänglich sind und die Reblaus einen Pavillon besitzt, mit Nutzen noch ein paar Wochen herumstöbern.

Zum Abschied solltet auch Ihr einen Blick auf das Gebiet werfen, das mir vor allen andern nahe liegt. Ich will die große Maschinenhalle gerne liegen lassen und mich mit einem einzigen Fleckchen begnügen. Es ist dafür das Beste und Schönste, was eine Ausstellung dieser Art zu bieten vermag, und es ist nützlicher (wie ich finde, seitdem es zu spät ist), sich auf solchen Fleckchen festzusaugen, als auf endlosen Spaziergängen in der Irre zu gehen.

Creuzot kann als Eisenwerk in drei Jahren seinen hundertjährigen Geburtstag feiern. Aber erst seit 1836, als es in die Hände von «Schneider frères & Cie.» kam, und als mit den ersten Eisenbahnen und Dampfschiffen der technische Aufschwung des Festlandes begann, hat es die Bedeutung gewonnen, welche es an die Spitze der ganzen französischen Eisenindustrie stellt. Von 1800 Arbeitern, in Bergwerken, Hüttenwerken und Maschinenwerkstätten verteilt, ist sein Personal heute auf 15252 gewachsen. Es hat die ersten Lokomotiven auf französische Bahnen gestellt und den ersten Dampfhammer im Land eingeführt. Es besitzt heute den größten der Welt, dessen lebensgroßes hölzernes Modell das Portal bildet, durch welches man in den geschmackvollen Pavillon eintritt, der getrennt von dem Hauptgebäude des Marsfelds die Schneidersche Ausstellung beherbergt.

Fast etwas Feierliches hat es, unter diesem Hammer hindurch, der wie ein rätselhaftes Denkmal aus unbekannter Vorzeit oder wie ein barbarischer Koloß von Rhodus, mit ausgespreizten Beinen dasteht, vorbei an zwei Riesenblöcken

von Spateisenstein, durch verhängte Portieren in das Innere des Heiligtums zu treten. Wir sind an Lärm und Tosen, an sprühende Funken, glühende Gesichter und rußgefärbte Arme gewöhnt; hier ist alles glatt und sauber, glänzend und still. Ringsum stehen gewaltige Klumpen aus Stahl und Eisen, wie sie aus der Gußform oder unter dem Dampfhammer hervorkommen, gebrochene und verbogene Stangen und Schienen, Zeugen der fürchterlichen Unglücksfälle, die sie sich selbst bereiten, fertige Maschinen, blitzend in ihrem jugendlichen Silberglanz. Wir haben die tosenden Werkstätten und den eisernen Kampf des Lebens hinter uns. Wir sind hier im Tempel Vulkans, im Heiligtum des Gottes.

Aber Poesie und Phantasie beiseite: die Ausstellung ist ideal in ihrer Art. Eine überlebensgroße Bronzestatue E. Schneiders bildet in würdiger Weise den künstlerischen Hintergrund des Ganzen. Auf den Stufen des Monuments sitzt eine Frau, im schlichten Kleide der arbeitenden Klassen, und zeigt ihrem Jungen, der sich bereits auf den Schmiedehammer stützt, das Bild des Meisters.

Rings um diese Gruppe ist das Schulwesen von Creuzot dargestellt: Modelle von Schulgebäuden, Proben von Schularbeiten und statistische Angaben aller Art. Die Einrichtungen umfassen 82 Schulzimmer, 121 Lehrer, 6087 Kinder, Knaben und Mädchen, und kosten die Gebrüder Schneider jährlich 220000 Franken. Die Folgen dieser Bearbeitung des menschlichen Rohmaterials seien jedoch, sagen die heutigen Leiter des Unternehmens, daß Creuzot mehr von Streiks gequält werde als irgend ein anderes Eisenwerk Frankreichs. Niemand will Jean oder Jacques bleiben; alles will Schneider werden. Wenn sie so im großen be-

trieben wird und ihre Folgen in solchem Maßstab beobachtet werden können, bekommt die Frage der höheren Volkserziehung eine unerwartet ernste Bedeutung.

Unmittelbar vor den Schulsachen, im Mittelpunkt des Saals, steht ein großes Modell von Creuzot, seinen Hochöfen, Gießereien, Stahlfabriken, Puddelwerken, Walzwerken, Schmieden, Maschinenwerkstätten, durchzogen von dem Schienennetz seiner Eisenbahnen und umgeben von einer Arbeiterstadt, welche die Familien von 15000 Arbeitern und alles, was dazu gehört, um dieselben zu nähren und zu kleiden, beherbergt. Rechts und links stehen Modelle der entfernteren Kohlenbergwerke, welche jährlich über 500000 Tonnen Kohlen zutag fördern, die fast alle Creuzots eigene Öfen verzehren. Dafür haben diese Werkstätten im letzten Jahr 155000 Tonnen Schmiedeisen und Stahl, sowie 25000 Tonnen fertiger Maschinen in die Welt geschickt und hierfür 18 Millionen Franken in Löhnen und Gehalten bezahlt und 58 Millionen für ihre Erzeugnisse eingenommen.

In der übersichtlichsten Weise geordnet ist nun des weiteren das Rohmaterial zu sehen, welches Creuzot verarbeitet: die Kohlen des mittleren Frankreichs, seine Spateisensteine, die Mineralien, welche ihm von Algier zugeführt werden. Dann folgen die Erzeugnisse der Hochöfen in ihrer steigenden Verfeinerung, zuerst die Schmiedeisenmassen, wie sie aus den Puddelöfen hervorkommen und wie sie sich allmählich unter dem Hammer gestalten. Hierauf was alles die Walzwerke liefern in Schienen, Platten und Blechen, Stangen und Drähten. Endlich das jüngste Kind dieser Industrie, der Gußstahl in seiner gewaltigen Entwicklung. Es hat keinen Sinn die Reihe der hier ausgestellten Meisterstücke aufzuzählen, deren Größe und Gewicht auch mit Hülfe

von Zahlen dem Uneingeweihten kaum eine richtige Vorstellung von ihrem Werte und ihrer Bedeutung geben.

Eine weitere hochinteressante Abteilung sind die gebrochenen, zerrissenen, zerquetschten und in hundert tolle Formen verbogenen Maschinenteile, mittelst deren die Beschaffenheit des Materials gezeigt wird. Die gedrungenen Massen des Gusses, die zähen Fasern des Schmiedeisens, die feinen silbersamtgrauen Brüche des Stahls, die hier bloßgelegt erscheinen, sind wohl noch nie übertroffen worden.

Von fertigen Maschinen zeigt Creuzot eine einfache Lokomotive in meisterhafter Ausführung, ferner eine kleine Verbundmaschine und eine größere dreizylindrige Schiffsmaschine von 2640 Pferdekraft. Das Schlichte, Unfranzösische der Formen dieser Maschinen fällt jedermann auf; ebensosehr die wundervolle, echt französische Sorgfalt in der Ausarbeitung auch der kleinsten Einzelheiten, die von vielen meiner englischen Freunde mit wahrhaft verzweifelter Bewunderung anerkannt wird.

An den Wänden hängen Pläne und Zeichnungen und vor allem statistische und graphische Darstellungen der Geschichte und der Erfolge von Creuzot. Da ist z. B. die Zu- und Abnahme seiner Kohlen-, Gußeisen-, Schmiedeisen- und Stahlproduktion von 1837 bis 1878 mit einem einzigen Blick zu erfassen. Eine andere Karte zeigt die geographische Verteilung dieses riesigen Absatzes. Von Creuzot, als dem Mittelpunkt, gehen nach allen Seiten bandförmige Linien aus, deren Breite die verhältnismäßige Stärke desselben andeutet. Die breiteste Straße geht natürlich durch Paris, um sich dort nach verschiedenen Richtungen zu verteilen. Dann folgen in ihrer Bedeutung Marseille, Bordeaux, Nantes und Havre. Die Stärke des Handels nach Ruß-

land ist die größte für das Ausland, ihr folgt Italien, sodann in immer dünneren Streifen und Fäden Nordamerika, Westindien, Südamerika, Spanien, Türkei, Schweiz, Österreich, Elsaß-Lothringen, Schweden und Dänemark. Deutschland und England glänzen durch ihre Abwesenheit; denn nach der Geographie des Herrn Schneider ist Elsaß-Lothringen derzeit ein eigenes Reich.

Wir verlassen diese merkwürdige Halle, um hinter derselben ein paar Anhängsel zu betrachten: einen gewaltigen Kranen und einen Rieseneisenbahnwagen, auf dessen vierundzwanzig Rädern die italienischen Hunderttonnenkanonen befördert wurden. Wir verlassen sie mit aufrichtiger Bewunderung für einen der Triumphe des französischen Gewerbfleißes und für ein bis heute unerreichtes Beispiel der Art, wie eine große Fabrik ausstellen kann und soll, die es sich zur Aufgabe gemacht hat, der Welt zu zeigen, was die Eisenindustrie unserer Tage zu leisten vermag.

121.

Paris, den 28. Oktober 1878.

Der Wandertrieb beginnt sich mächtig in mir zu regen. Kein Wunder, wenn er durch solche Beispiele hervorgerufen wird. Heute früh um vier Uhr weckte mich und das ganze Hotel de Lille, in dem ich derzeit hause, der unermüdliche Mr. Greig, nachdem er zuvor in tiefer Nacht zwei andere Gasthöfe alarmiert hatte. Er kam von Bukarest, wollte mit dem ersten Morgenzug nach London abreisen und nur im Fluge sehen, wie mir's gehe. Es war kaum Zeit genug, ihm morgens drei Uhr ein Mittagessen zu verschaffen und ihn weiter zu befördern. Den Abend zuvor war ich der Bärenführer seines Bruders gewesen, der auf dem Weg

nach Spanien ist. Quecksilber ist ein festes Metall, verglichen mit dem Blut dieser Familie.

Ich selbst habe als Vorbereitung für Weiteres in letzter Zeit drei kleine Ausflüge gemacht, die die Einförmigkeit der Ausstellung angenehm unterbrachen. Der erste ging nach Süden, in Begleitung des Herzogs von Sutherland (was manche für eine große Ehre halten, wie den Händedruck, dessen mich neulich der Prinz von Wales gewürdigt hat), auf ein Gut, für das wir eine transportable Eisenbahn zu liefern haben. Der zweite richtete sich nach der Normandie, einer Straßenlokomotive wegen. Dort ist eine Glasfabrik, mitten im tiefen Wald, die schon seit hundert Jahren der gleichen Familie gehört und seinerzeit von Philipp dem Schönen begründet wurde. Es gibt auch in Frankreich noch alte liebe, nette Leute, bei denen es einem wohl werden kann, solange sie nicht merken, daß man ein Deutscher ist. Nicht mir, sondern ihnen zu lieb war ich gezwungen, unter falscher Flagge zu segeln. Aber es ist doch etwas peinlich.

Und dann folgte noch ein allerdings kurzer Abstecher nach dem St. Gotthard, denn mit den Festlichkeiten der Preisverteilung hatte ich zum Glück persönlich nichts zu tun. Am Tag, an dem sie anfingen, war ich auf dem Weg nach Luzern. Mr. Fowler sollte und wollte sich selbst mit dem Einernten unseres Ausstellungsertrags beschäftigen, der auch diesmal wieder aus einem grand prix d'honneur und drei Denkmünzen (Gold, Silber und Bronze) besteht. Alles scheint ziemlich schlecht angeordnet gewesen zu sein und ließ das Gegenteil von Begeisterung zurück. Der gewöhnliche Ausstellungskatzenjammer nimmt an allen Enden und Ecken überhand. Das ist nicht anders zu erwarten.

Die Fahrt nach dem Gotthard, die den Zweck hatte, festzustellen, wieweit sie's dort mit der Anwendung von Preßluft gebracht haben, war eine wahre Erfrischung. Am ersten Tag von Paris nach Luzern; am zweiten von da nach Göschenen; am dritten zurück bis Basel und am vierten wieder in Paris. Die Schweiz, um den Vierwaldstädter See, ist um diese Jahreszeit, wenn Bäume und Gesträuch rot und gold sind, statt grün, so schön als je, und die kahlen Felsenwände des oberen Reußtals lassen sich ja überhaupt nicht von Wind und Wetter stören. So kam ich seelenvergnügt zurück und war in der besten Stimmung mit Mr. Fowler zu trauern, der bei der Preisverteilung aus Versehen eine falsche Eintrittskarte bekommen hatte, und statt in feierlichem Zug hinter dem Präsidenten drein zu ziehen, nur in der Herde der einfachen Medaillisten seine eigenen Ehrengenossen anstaunen durfte.

Die Vorbereitungen für einen Vorstoß in Algier sind im Gang und geben mir hoffentlich wieder eine sachlich-greifbare Aufgabe. Dabei würde ich wohl in die Lage kommen, auf einige Zeit keine oder doch nur wilde Menschen zu sehen, nach was ich mich von Herzen sehne.

122.

Paris, den 9. November 1878.

Das Ende ist in Sicht. Niemand scheint darüber vergnügter zu sein als diejenigen, die den Nutzen der Weltausstellung gehabt haben sollten, die Aussteller und die Pariser. Für beide hatte die große Komödie zwei Seiten, und beide sind nur allzu geneigt, gegen den Schluß hin die Kehrseite zu betrachten. Besonders glücklich hat eine Ausstellung niemand gemacht, den ich kenne, besonders unglück-

lich schon viele. Interessant und schwierig ist es deshalb zu ergründen, worin der Reiz liegt, welcher Land und Leute immer wieder verführt, das große Experiment in stets größerem Maßstab zu wiederholen.

Die Aussteller selbst sind nicht schuld daran. Wenn man je Hunde zum Jagen getragen hat, so ist es bei ihnen der Fall. Selbst in England, wo man Ausstellungen versteht und zu handhaben weiß, erwecken sie Stöhnen und Fluchen gerade in solchen Kreisen, für deren Vorteil sie angeblich gehalten werden. Wie kann es anders sein? Den Bedarf des Weltmarktes können sie nicht wesentlich vermehren. Sie bieten dagegen ein glänzendes Feld zur Entfaltung des Wettbewerbs. Die Kleinen können sich hier durch bunte Farben und viel Geschrei mehr hervortun als irgendwo; dafür leiden sie unter den Kosten der künstlichen Prunkentwicklung um so mehr. Die Großen können kaum gewinnen. Kein Wunder, daß auf dem Festland die Regierungen alle Hebel ansetzen müssen, um die zögernden Truppen in Bewegung zu bringen. In England tut dies die eiserne Notwendigkeit der kaufmännischen Verhältnisse. Man gewinnt wenig durchs Kommen, aber man kann viel verlieren durchs Wegbleiben. Und so stürzen sie denn alle wieder herbei, so oft es klingelt, putzen ihre Maschinen heraus und ihre Glaswaren oder Goldsachen, werfen ihr Geld zu Tausenden hinaus, um sich gegenseitig zu überbieten und hoffen, — umsonst! — daß es diesmal endlich das letztemal sein werde.

Diese Stimmung hinter den Kulissen hindert jedoch nicht, daß die Ausstellung einen glänzenden Eindruck machte. Millionen standen dem Unternehmen zu Gebot. Noch nie wurden großartigere Gebäude errichtet, um der Welt den

Reichtum der Welt zu zeigen; noch nie barockere, unter uns gesagt. Die Kaiserpaläste des alten Roms bedeckten weniger Morgen Landes und die Prachtbauten der Renaissance kann man bequem in unseren Galerien aufstellen. All das, Hallen, Galerien, Pavillons, Springbrunnen und Gärten wurden in zwei bis drei Jahren auf einen Riesenexerzierplatz hingezaubert, dient sechs Monate lang, von denen gewöhnlich zwei dem Anstreicher geopfert werden müssen, und wird dann vom ersten Novemberwind wieder weggeblasen! Ist's nicht, als ob man ein Märchen erzählte? Dazu in unserer praktischen Zeit! Darin liegt vielleicht das Verführerische dieser modernsten Rieseneintagsfliegen. Niemand wünscht sie herbei; die meisten fürchten sie wie Moskitos; aber sie glänzen in der Sonne eines Sommers falschen Diamanten zum Trotz. Man kann nicht anders: die ganze Welt jubelt einen Augenblick. Und das scheint zu genügen, um das eigenartige Fieber chronisch zu machen. Heute schon fragt man da und dort, wo und wann es das nächstemal ausbrechen werde. Es ist fast wie in der Zeit der Kreuzzüge. Nur sind unsere Heiligen gar wunderliche Patrone.

Oder sind es, wenn es die Aussteller nicht sind, vielleicht die Besucher, denen die Weltausstellungen zugut kommen? Wenn ich eine Umschau halte unter meinen Bekannten aus nah und fern, so finde ich, wie der Herr bei Sodom und Gomorrha, nicht fünf darunter, welchen die Ausstellung gerecht geworden wäre. Die erste Klage ist, daß nichts Neues zu finden, die zweite, daß es „zu viel“ sei.

Beides ist wahr. Dem Kundigen kann die Ausstellung kaum etwas Neues bringen. Mit unseren gesteigerten Verbindungsmitteln, mit Telegraphen, Eisenbahnen und

der Presse sind wir uns alle so nahe gerückt, daß nichts von Bedeutung auf dem ganzen Erdkreis auch nur wochenlang für den verborgen bleibt, der sich ernstlich dafür interessiert. Nehmet ein Beispiel. Der Phonograph ist nahezu während der Ausstellung erfunden worden und wurde natürlich auch hier sobald als möglich ausgestellt. Aber es ist trotzdem höchst unnötig, nach Paris zu kommen, um unsere Wißbegier zu befriedigen. San Francisco, Philadelphia, London, und ohne Zweifel auch Berlin, St. Petersburg, ja weit kleinere Städte bieten dem neugierigen Publikum bereits alles, was das Marsfeld von Edisons Erfindung zu zeigen vermag. Für jeden, der im Oktober nach Paris kam, war sie schon keine Neuigkeit mehr. Wir haben uns in dieser Beziehung während der letzten fünfundzwanzig Jahre gewaltig geändert und der mächtige Eindruck, den die Weltausstellung von 1851 zurückgelassen hat, ist heute nicht mehr zu erzielen.

Noch schlimmer in ihrer Wirkung ist die zweite Klage. „Zuviel!" Wer will es alles fassen und begreifen? Für wen kann die Unmasse des Gebotenen von irgendwelchem Wert sein? Ich lernte Ausstellungsbesucher kennen, die am dritten Tage hülflos zusammenbrachen, und wieder andere, die einen Monat brauchten, um sich fürs Irrenhaus reif zu studieren. Goethe hat recht: „in der Beschränkung zeigt sich erst der Meister". Wer bliebe Meister, einer solchen Riesenaufgabe gegenüber? Und was kann der Zweck sein, sie bemeistern zu wollen? So bleibt uns zuletzt doch nichts als ein allgemeiner Gesamteindruck der großen, bunten, für den beschränkten Geist des einzelnen unfaßbar mannigfaltigen Tätigkeit der ganzen Welt. Es ist das zu Form und Farbe gewordene Pathos. Es ist eine schil-

lernde Seifenblase, in der sich die fünf Weltteile bespiegeln, ehe sie morgen abend um sechs Uhr zerplatzt.

Das ist die Kehrseite einer Denkmünze, welche allerdings diesmal glänzender erscheint als je. Denn der äußere Erfolg übertrifft jede Erwartung. Zwölf bis dreizehn Millionen Menschen haben ihren Frank an den Toren der Ausstellung bezahlt. Freilich hat sie auch den Staat und die Stadt etliche vierzig bis fünfzig Millionen gekostet und die Aussteller ungezählte Summen. Aber Paris war doch sechs Monate lang zum Ersticken voll und die Millionen, die hierdurch in sein Weichbild geschleppt wurden aus aller Herren Länder, sollten wenigstens die Pariser mit Dankbarkeit und Zufriedenheit erfüllen. Sie tun es nicht. «C'est assez enfin!» ist ein Stoßseufzer, den man auf allen Straßen hört und jeder Pariser dankt heute seinem Gott, — denn auch die Pariser haben ihre Götter —, daß es vorüber ist. Den Chor der Aussteller, ein Tedeum in hundert Sprachen, wage ich nicht wiederzugeben.

123.

London, den 5. April 1879.

Die Klagen über schlechte Zeiten, welche man aus Deutschland hört, sind in England nicht weniger laut. Wie hier allgemein gefürchtet wurde, ist das Millennium für Handel und Gewerbe auch nach dem großen Karneval zu Paris nicht angebrochen. Tausende wissen nicht mehr, wozu sie Hände und Köpfe haben, namentlich aber, wozu den Magen. Eine der größten sozialen Fragen zeigt wieder einmal ihr bleiches Gesicht. Woher soll Arbeit für Millionen kommen, seitdem ein einziger Mann hinter einer Spinnmaschine das Werk von Hunderten verrichtet? Der Handel mit der ganzen

Welt, aus dem man vor zwanzig Jahren in England die schönsten Luftschlösser baute, findet seine Grenzen vielleicht rascher, als man sich träumen läßt. Über kurz oder lang muß er den letzten Grönländer erreicht und befriedigt haben und der Grönländer fängt selbst an, zu spinnen und zu weben, wie alle andern. Was dann? Seit zehn Jahren fängt man auch hier an zu ahnen, daß uns von Zeit zu Zeit eine scharfe Lehre aus diesem unangenehmen Kapitel nicht erspart bleiben wird. Seit der Pariser Ausstellung ist es plötzlich Tausenden klar geworden: Frankreich, Belgien, die Schweiz, Österreich und namentlich auch Deutschland, trotzdem man von ihm nichts sah, können bald alles machen, ebensogut wie wir in England, und alle fangen an, Welthandel treiben zu wollen. Woher sollen die Käufer kommen und vor allem: wo sollen die Käufer ihr Geld herbekommen? Denn selbst das System, einem Vizekönig oder einer südamerikanischen Republik hundert Millionen englisches Gold zu leihen, damit sie englische Maschinen und Waren kaufen, ist neuerdings etwas in Mißkredit geraten. Kein Wunder, daß wir uns in diesem Hundewetter, trübselig um unsere Kamine sitzend, die Köpfe zerbrechen.

Ja, Hundewetter!

Dieses fürchterliche Frühjahr schadet auch uns, und zwar weit mehr als die allgemeine Schlechtigkeit der Zeit. Die Landwirte verlieren Geld und Hoffnung dabei, und haben von beidem nichts mehr für Dampfpflüge übrig. Doch schwimmen wir noch und hatten schon öfter schlimmerem Wetter zu begegnen. Wo es aber im allgemeinen hinaus will, weiß kein Mensch. In Leeds, Manchester und Bradford ist eine förmliche Seuche von kleinen Bankrotten ausgebrochen. Tatsache ist: die Leute ahnten nicht, wie arm sie

sind. Moral: nach England zu kommen bietet keine Gewähr für einen Sitz in Abrahams Schoß. Man kann das dem jungen Deutschland nicht genug predigen. Für meine Person werde ich mich wahrscheinlich nach Konstantinopel flüchten. Dort, bei Menschen, die an ihr Kismet glauben, sei es noch auszuhalten. Vielleicht gelingt es, hierüber näheres in Erfahrung zu bringen.

124.

Konstantinopel, den 10. Juli 1879.

Eine Weltausstellung bleibt doch nicht ohne Folgen. Es scheint, daß ich in Paris einen armenischen Agenten für die Dampfkultur begeistert habe und dieser einem reichen türkischen Bei ähnliche Gefühle einzuflößen wußte. Dies führte mich nach längerem Briefwechsel hierher. Und nun habe ich die Besitzungen meines neuen Freundes Nahid Bei in Rumelien aufgesucht und besichtigt, die ihr eigener Herr seit zwölf Jahren nicht mehr gesehen hatte, und kann, mit gemischten Empfindungen, meinen türkischen Feldzug als abgeschlossen betrachten.

Selbst die Pracht des Goldenen Horns versöhnt nicht ganz mit einer alten Schachtel aus Holz, der man sein Leben auf fünfzehn Stunden anvertrauen soll, und die, dem Aussehen nach, beim ersten Radschlag in Stücke gehen muß. „Siehe Neapel und stirb!" Siehe Stambul vom Deck des Rodostodampfers, wie er sich räuspert und wie er spuckt, eh' er zur qualvollen Erfüllung seiner Pflicht schreitet, und du kannst das nicht allzuweise Sprichwort auch hier nachfühlen. Ein alter griechischer Kapitän, dem, wie seinem Schiff, nicht mehr viel am Leben liegt, eine Deckladung aus Fässern und Ballen, türkischen Weibern, Land- und Seeräubern, — ich

spreche natürlich nur vom Aussehen —; eine Kajüte, in der sich unter Tischen und Bänken weiteres Räubervolk anschickt, auf Messern und Pistolen den Schlaf des Gerechten zu schlafen, zwei luftdicht schließende Wandschränkchen, jedes zwei elf Zoll breite Betten enthaltend: das bildete den Vordergrund. Im Mittelgrund das wimmelnde Hafenbild in tausend wirren, sonnvergoldeten Linien, die trotzigen Panzerschiffe des Sultans, die englischen Handelsdampfer von geschmeidigen Formen, dazwischen, in allen Richtungen pfeifend und dampfend, die emsigen Bosporusboote, überfüllt von einer bunten Menschenfracht, und, wie Wasserspinnen, Hunderte von Kaiks, diese elegantesten Ruderboote der Welt. Und endlich der Hintergrund: das Serail und die Moscheen von Stambul, glänzend weiß auf goldenem Grund, aus grünen Gärten aufsteigend, das stolze Häuserpanorama von Pera und Galata und drüben über der blauen Fläche das sonnige Skutari. Wäre das Bild mit der Feder zu malen, so kämen wir heute nicht mehr aus dem Hafen hinaus.

Wir haben uns indessen auf einem der Radkästen häuslich niedergelassen: der dicke, gutmütige Nahid Bei, der schlaue, geschniegelte Armenier Arschaguni und ich. Stambul zieht in seiner ganzen Ausdehnung an uns vorüber: die Mauern und Kioske des Serails, St. Sophia, die Moschee von Sultan Achmed mit ihren sechs Minarets, ein Häusermeer in grünen Gärten, die sieben Türme und die zerfallene Stadtmauer. Die See ist ein blauer Spiegel. Über Kleinasien geht der volle Mond auf. Herz, was begehrst du mehr?

Nahid Bei erzählt von Rom, wo er Gesandtschaftsattaché gewesen war und in einer Bibel französisch gelernt



Gez. Januar 1878. Bild 29, siehe Seite 239.

Im Chinesenviertel zu San Francisco.



Gez. Oktober 1878. Bild 30, siehe Seite 304.

Jubas Grab. Algier.

hatte. Arschaguni baut sich und uns ein armenisches Kaiserreich auf. Er ist ein großer Politikus. Wir beiden Christen sehen nicht ein, wie es so weitergehen könne, und der Türke, der damit ganz einverstanden ist, sagt, freundlich den Mond anblickend: Nous mourirons! Gegen ein Uhr entschloß ich mich, meinen Wandschrank aufzusuchen. Ich fiel dabei über ein Schaf und trat einem Räuberhauptmann unsanft auf den Kopf. Daß ich im Verlauf der Nacht nicht erstickte, ist unerklärlich. Meine zwei Reisegefährten schliefen auf dem Radkasten, wo ich sie am andern Morgen gesund und frisch und emsig Wanzen sammelnd wiederfand.

Rodosto lag vor uns. Ein größeres Städtchen mit einem jämmerlichen Landungsplatz und ein paar einfachen Minarets, die dunkeln Häuser in Gärten begraben, still und sonnig. Nahid Bei hatte hier einen Freund, den ersten Sekretär des Gouverneurs, den wir sogleich aufsuchten. Ein schlichtes Haus, ein schlichteres Empfangszimmer, ein schlichtester Türke von der magern, asketischen Abart. Die ruhige Höflichkeit dieser Leute, die ungesuchte Gastlichkeit hat etwas ungemein Anziehendes. Überhaupt ist es schwer, im näheren Verkehr mit diesem Volk, das mit einer wahrhaft rührenden Ergebung seinem Ende entgegenzusehen scheint, den Zug wilder Grausamkeit zu finden, den ihm jeder gute Christ zuschreiben muß. Wie sie denselben zu verstecken wissen, ist vielleicht ein Beweis ihrer diabolischen Schlauheit.

Trotz der tätigen Hülfe dieses Herrn dauerten die Verhandlungen in betreff von Pferden sechs Stunden lang. Selbst die türkischen Bauern sind geborene Diplomaten. Von fünf Lires, die zuerst verlangt wurden, sank der Preis für ein Pferd im Lauf der Zeit auf einen halben Lire. Mittlerweile skizzierte ich den Sohn unseres Wirts in der

Tracht der türkischen Miliz und saß in einem Gurkengarten, einem Brunnen zuhörend. Um drei Uhr endlich waren wir bereit aufzubrechen: sechs bewaffnete Kawassen, ein Wagen ohne Sitz und Federn, zwei weitere Pferde und ein Esel.

Den Ehrenplatz auf dem Boden eines kleinen Bretterkastens über vier Rädern mit Anstand zu behaupten, ging über meine Kräfte. Nach einer halben Stunde bot mir Sirri Efendi, der uns begleitende Sekretär des Gouverneurs, sein Pferd an und nahm mit allen Zeichen höflicher Entschuldigung meinen Sitz in dem Marterkasten ein. Jetzt war mir wieder wohl. Nach einer Stunde verließ auch Nahid Bei unsern Staatswagen und bestieg einen Esel, als Beweis, wie sehr auch ihn die europäische Zivilisation bereits beleckt hatte. Die Gegend ist bergig und bietet manche wohltuende Fernsicht. Hinter uns das Meer und die gebirgige Insel Marmara. Vor uns die blauen Ausläufer der Rhodopeberge. In nächster Nähe sind die Höhen meist kahl. Der üppige, früher sichtlich bebaute Boden ist meilenweit mit dürrem Unkraut bedeckt. Stundenlang ist kaum ein Lebenszeichen zu entdecken. Später wird grünes Buschwerk in den Niederungen häufiger und waldbedeckte Berge erscheinen vor uns. Aber bis nach Osmanli, Sirri Efendis Gut und unser heutiges Ziel, das wir gegen sechs Uhr erreichten, hatten wir nur zwei oder drei türkische Pachtgüter berührt. Alles übrige, von der Natur zu einem Garten bestimmt, war wüst und leer.

Osmanli liegt in einer weiten, welligen Ebene, die in der Glut der Sonne zu verschmachten scheint. Doch ist sie da und dort von kleinen Tälchen durchzogen, welche die winterlichen Wasserläufe andeuten und mit üppig grünem Buschwerk gefüllt sind. Gelegentlich zeigen sich wohl auch

kleine schwarze Flächen frisch gepflügten Bodens. In der Mitte dieses Bildes liegt eine Gruppe halb zerstörter Häuser, ein paar Schuppen und eine Dreschtenne. Es ist das gemeinsame Werk von Türken und Russen: der jüngste Versuch, an die Stelle der halben Barbarei eine halbe Zivilisation zu pflanzen. Die Barbarei ist nahezu zerstört, aber von der Zivilisation ist auch nicht eine Spur zu entdecken.

Man lernt sich zu schicken. Der Abend bei einer Quelle hinter dem Hof, das türkische Nachtessen, das in einem Stall nicht ohne Zauberei entstanden sein konnte, unsere Schlafstellen auf dem Boden der noch besterhaltenen Stube des früheren stattlichen Wohnhauses, dem aber seit dem Krieg die Fenster und die Hälfte des Daches fehlten —: das alles war so übel nicht, als es unter einem andern Himmel gewesen wäre.

Am folgenden Morgen wurde für mich ein Probepflügen veranstaltet. Zwölf Ochsen hingen an einem hölzernen Pflug. Auch wird zur Zeit gedroschen, und zwar mit einem Gerät, das selbst die ägyptische Dreschmaschine an vorsintflutlicher Einfachheit übertrifft. Das Getreide wird auf dem Boden ausgebreitet und zwei Pferde schleppen ein dickes Brett, dessen untere Seite mit in das Holz eingelassenen Feuersteinen besetzt ist, schlittenartig über die Masse. Auf dem Brett steht oder sitzt der Pferdelenker und treibt sein Gespann im Kreis und in Kreuz und Quer acht Stunden lang über das allmählich zerquetschte Stroh, das sodann in die Luft geworfen und so durch den Wind vom Korn getrennt wird. Hat der Junge nette Pferde, einen halb aufgelösten Turban, ein rotes Jäckchen und Vergnügen an seinem Geschäft, so ist das Ding fast so hübsch wie eine Zirkusaufführung. Aber gedroschen wird nicht viel.

Um Mittag brachen wir wieder auf. Der türkische Marterkasten, Sirri Efendi und seine Söhne blieben zurück. Unsere Gesellschaft bestand jetzt nur noch aus sechs Pferden, und unser Ziel war Sassan, Nahid Beis Gut. Die Entfernung sollte fünf bis sechs Stunden sein, war aber zehn. Eine prächtige Gegend, hügeliges Land, Wald und Busch und Wasser in Menge, aber Wege, kaum des Erwähnens wert, da und dort ein halbzerfallenes türkisches Hofgut, Spuren eines niedergebrannten Dorfes, drei oder vier bewohnte Flecken, von denen einer mit christlicher Bevölkerung unleugbar vorteilhafter aussah als die andern.

Weder Nahid Bei, noch unsere Soldaten waren des Weges sicher, den wir denn auch gründlich verloren. Bei dieser Gelegenheit muß ich erwähnen, daß ich selbst am Morgen ein Messer und einen Schirm zurückgelassen und Arschaguni abends Reisesack und Plaid verloren hatte. Bädekers schlechter Rat, mit wenig Gepäck zu reisen, ist hiernach in der Türkei unnötig. Es vermindert sich von selbst auf das wünschenswerte Minimum. Dagegen fing ich gegen Abend eine prächtige Landschildkröte, die eine Woche lang mein treuer Reisegefährte blieb. Leider mußte ich mich gestern von ihr trennen, denn sie wollte sich in keiner Weise den Gewohnheiten eines zivilisierten Gasthoflebens anbequemen. Es ist schade um das Tier, dessen philosophische Ruhe und trockener Humor jedermann viele Freude gemacht hätte.

Als wir nach einem glühenden Tag in tiefer Nacht Sassan erreichten, war nicht mehr viel Leben in uns. Und welche Aussicht, unter dem halbzerfallenen Hoftor! Ein paar Dutzend schwarze Büffel bedeckten den unebenen Boden; auf drei Seiten lagen vollständig zerstörte, dachlose Ge=

bäude. Die vierte nahm ein langer, offener Schuppen ein, unter dem, von den Büffeln fast nicht zu unterscheiden, in ihre Mäntel eingewickelt ungefähr ebensoviele Arbeiter schliefen. Am Ende des Schuppens stand noch ein kleines Lehmhäuschen, in dem ein Licht brannte, und aus dessen niederer Türe eine heiße, dicke Luft in die kühlere Nacht hinausströmte.

Wir stiegen ab und lagerten uns zunächst außerhalb des Hofs auf einer Felsplatte zwischen den geschwärzten Trümmern des kleinen, vollständig zerstörten Dorfes. Die Russen schienen hier mit ungewohnter Gründlichkeit gehaust zu haben. Aber selbst saure Milch, Brot und zwei Riesengurken, alles was das Gut bieten konnte, war nach einem solchen Ritt ein Labsal. Mittlerweile wurde das Haus ausgekehrt und frisches Stroh oder vielmehr Getreide aufgeschüttet. Nach Mitternacht konnten wir die Höhle beziehen: Eine Backofenluft mit einem schaudrigkalten Zug durch das Loch, welches die Stelle eines Fensters vertrat, das Stroh mit seinen Ähren und Bärten, voll von vegetabilischen Teufeleien in der Form von Stacheln, Kletten und Nesseln, zwei Dutzend Moskitos und Flöhe ad libitum — das waren die Elemente, aus denen wir unsere Nachtruhe aufzubauen hatten.

Der folgende Tag war einer der heißesten, die ich je erlebt habe. Natürlich ein Zufall; denn an sich ist das Land nicht unerträglich heiß. Nach einem langen und gründlichen Ritt über das Gut, das vorderhand nichts bietet als den prächtigsten Boden der Welt, wurde beschlossen, nicht eine zweite Nacht in unserem Hundestall durchzuleiden. So machten wir uns um zehn Uhr nachts auf den Rückweg und erreichten am andern Morgen um zehn eine Station Mu-

ratle an der Bahn von Adrianopel. Eine Stunde später ging der einzige Zug des Tags nach Konstantinopel, wo wir abends acht Uhr ankamen.

Zum großen Ärger Arschagunis riet ich Nahid Bei, sein Geld lieber in das Marmarameer zu werfen, als einen Dampfpflug nach Sassan zu schicken. Ich habe selten einen dankbareren Menschen gesehen als meinen türkischen Freund, der mit strahlendem Lächeln versprach, mir am folgenden Morgen meine Reiseauslagen von London nach Konstantinopel und zurück zu schicken. Er tat dies mit türkischer Gewissenhaftigkeit. Nur stahl Arschaguni die Hälfte der Summe, ehe er mir schmunzelnd den Rest aushändigte.

125.

Leeds, den 1. August 1879.

Die Rückkehr von Konstantinopel bot neben einem geschäftlich höchst tröstlichen Aufenthalt in Rumänien von Altem und Schönem genug, von Neuem nur eine Stunde: die Fahrt über den Kanal, in einem Boot, welches aus dem verunglückten Gedanken Bessemers hervorgegangen war und wie das Bessemerschiff der seekranken Welt zulieb gebaut worden ist. Ich habe mich mit demselben sehr befreundet. Es sind zwei vollständig getrennte Schiffe, die durch eine Brücke verbunden sind, so daß man auf dem Deck und in den Kajüten kaum merkt, daß man sich in zwei, statt nur in einem Schiff befindet. Zwischen beiden ist ein breiter Mühlkanal, zumeist in einem Tunnel verborgen, in dem ein riesiges Schaufelrad der Arche ihre Bewegung gibt. Vorn am Bug, zwischen den beiden Schiffen, welche brüderlich die Fluten durchschneiden, schießt das Wasser in stürmischer Eile in den Kanal; hinten wird es in weißen, wilden Wogen

hinausgeworfen. Oben ist man wie auf einer Insel, die leise zitternd durch den Ozean flutet. Wenigstens bei ruhigem Wetter. Bei lebhafter See soll's trotz allem nicht so leise zitternd zugehen. Und das Schlimmste ist, daß der Kohlenverbrauch und damit die Kosten des Betriebs der Insel derart sind, daß sie vielleicht wieder aufgegeben werden muß. Es geht andern Erfindern auch nicht besser als gelegentlich John Fowler und Co. und ihren Ingenieuren.

In London traf ich die Spitzen des geschätzten Hauses in ausgesucht schlechter Stimmung. Es war die Nachwirkung der Ausstellung der Royal Agricultural Society, die dieses Jahr zu London (Kimberley) abgehalten wurde und gründlich mißglückt ist. Ich war in den Tiefen der Türkei besser aufgehoben. Es hatte die ganze Woche vor der Ausstellung geregnet. Der Ausstellungsplatz war buchstäblich in einen Sumpf verwandelt. Hunderte von Wagen, welche die schwereren Maschinen bringen sollten, staken bis an die Achsen im Kot. Dutzende von Pferden, die vorgespannt wurden, versanken bis an den Bauch, und mußten mit Stricken und Flaschenzügen herausgezogen oder gar getötet werden. Etliche Wagen kamen nie an ihren Bestimmungsort. Während der Ausstellung war es eine Hauptbeschäftigung der Aussteller, mutige, aber versinkende Damen aus dem Morast zu ziehen. Das stärkere Geschlecht befand sich verhältnismäßig wohl dabei; aber die Gesellschaft verlor 20000 £, die einzelnen Aussteller ungezählte Summen und allen Humor. Nicht jeder hat gelernt, bei den Wechselfällen des Lebens eins ins andere zu rechnen.

Ihr wißt, daß ich schon in Paris während der Ausstellung von einem portugiesischen Marquis aufgesucht wurde, der mich für Dampfkultur am Sambesi begeistern

wollte. Die Sache selbst, wie meine Neigung zu derselben, ist noch zweifelhaft. Doch studiere ich infolge davon Livingstones Reisen mit besonderem Eifer.

Das ist ein Mann nach meinem Geschmack, ohne Vorurteile, ohne Engherzigkeit, der in den dunkelsten Tiefen der Welt und der Menschheit nicht vergißt, daß die Natur überall natürlich ist und die Menschen überall menschlich. Er ist nicht, was Euch bereits vorbildliche Sorge macht, am Sambesi gestorben, sondern an einem See, den er für einen Teil der Nilquellen hielt, der aber ein Stück vom Kongo zu sein scheint. Ein Heldentod ohne Lärm. Wäre es besser, es lebte ein unbekannter Landpfarrer namens Livingstone zehn Jahre länger in Schottland; ist es nicht zehnmal schöner, er liegt am Kongo begraben und hat sein Werk am Webstuhl der Zeit getan wie ein Mann? Wir können nicht alle Livingstones sein, schon weil der Stoff, aus dem solche Leute gemacht sind, ziemlich rar ist in der Welt. Aber wir können, — die meisten unter uns, — und sollten alle unseren holperigen Lebensweg suchen, wo er uns Arbeit verspricht, ohne allzusehr an die eigene kostbare Haut zu denken; denn diese ist, beim Licht betrachtet, blutwenig wert. „Und setzet ihr nicht das Leben ein, nie wird euch das Leben gewonnen sein!“ Das gibt man unsern Gymnasisten und Realschülern zu deklamieren, und wir Alten fühlen, wie wahr es ist. Ist es nicht am Platz, gelegentlich ernst damit zu machen? Zum Glück tun's Tausende, die es nie deklamiert haben.

126.

Leeds, den 16. August 1879.

Schlechte Zeiten! Mißernten, Arbeiterentlassungen, üble Laune ringsum. Mich ergreift unter solchen Umständen eine unwiderstehliche Sehnsucht nach Innerafrika oder nach dem Nordpol; Ihr wißt, ich nehme das Wohin nicht so genau. Leider will der Sambesi sich vorderhand nicht rühren. Das einzig Neue, was ich von der Sache weiß, ist, daß Andradas Plan und seine umfassende Landkonzession in den Zeitungen besprochen zu werden anfängt. Dies läßt mir Zeit genug, über allgemein menschliche Fragen nachzudenken; eine nützliche, wenn auch nicht lohnende Beschäftigung.

Über den Wert verschiedener Lebensaufgaben wie die eines Livingstone und die eines bescheidenen Bäuerleins läßt sich verschiedener Ansicht sein. Was vermöchte der eine ohne den andern? Das alles ist so verflochten, daß es nur bei oberflächlicher Betrachtung des Lebens möglich ist, solche Unterschiede festzuhalten. Der Heroismus eines halbverhungerten Schuhmachers, der ums tägliche Brot seiner Kinder kämpft, ist derselbe wie der eines Napoleon, der im Kampf um seine Dynastie zugrunde geht. Betrachtet man das Wirken eines Mannes wie Livingstone, der sich für alle Zeiten einen Namen gesichert hat, in seinen Einzelheiten, so gleicht es den kleinen Sorgen und Plagen eines gewöhnlichen Lebens in erstaunlicher Weise. Moral: daß es falsch ist, zwischen großen und kleinen Lebensaufgaben zu unterscheiden. Die Leute, die das Glück haben, scheinbar großen zu dienen, können sich nicht genug vorhalten, wie klein sie sind, und die Kleinen nicht stolz genug sein auf ihre Größe. Das haben die alten Zünfte in ihrer gesunden

Naivität so hübsch verstanden, als der Schneider mit Bewußtsein auf den Tischler herabsah und der Schlosser den Sattler von Herzen verachtete. Die größte Lebensaufgabe ist die eigene, und bei jeder gilt es in diesen harten Zeiten, wie in Schillers dreißigjährigem Krieg, das Leben einzusetzen, um es zu gewinnen.

127.

Leeds, den 21. September 1879.

Briefe aus Lima, San Francisco und Konstantinopel, aus Amsterdam (wegen Java), aus Rumänien und Algier. Endlich regt es sich wieder!

Ein Sommer ruhiger, aber mannigfaltiger Arbeit geht zu Ende, der mir Zeit ließ, das halb zur Heimat gewordene England in seiner feuchten, duftigen Schönheit näher kennen zu lernen; der auch manchen kleinen Ärger brachte, wie uns solche in schlechten Zeiten moskitoartig umschwärmen, auch Stunden für stille Studien, abseits vom Geschäft: Fergussons Prachtwerk über indische Architektur, Crolls Erklärung der Eiszeiten, Piazzi Smyths Pyramidenphantastereien. Schließlich, als die Geschäfte noch immer nicht gehen wollten, ergab ich mich mit großem Ernst dem Buddhismus, und wundere mich unsäglich, wieviel menschlich Wahres in Sprüchen uralter Weisheit liegt.

„Bete nicht! Das ew'ge Dunkel gibt in Ewigkeit kein Licht!
„Frage nicht! Das ew'ge Schweigen kann nicht reden; frage nicht."

Gibt es zwei Zeilen, die aus einer tieferen Tiefe des natürlichen Menschenherzens kommen?

Ein kürzlich erschienenes Buch erregt einiges Aufsehen auch unter dem Volk, welches nur lebt, um Geld zu machen, und nicht weiß, was damit anfangen, wenn es gemacht ist. Der Titel heißt: «Is life worth living?» „Ist das Leben

wert, gelebt zu werden?" Der Verfasser erwidert schließlich nicht Ja und nicht Nein, sondern ein wehmütiges: „Kaum". Punch gab eine vortreffliche Antwort, die sich leider nicht übersetzen läßt: «That depends of the liver». Das hängt von dem «liver» ab. Liver heißt der Leber, d. h. der Lebende, der es lebt; aber auch die Leber. Darin liegt Weisheit. Ärgerlich aber ist, ein solches Buch, das so ganz aus unserem modernen Leben hervorging, mit dem alten indischen Denken und Fühlen zu vergleichen. Wir sind nicht weiter gekommen seit dreitausend Jahren. Weiter?! Ja, wenn der Schritt von der erschütternden Ergebung des träumenden Indiers zur krittligen Nervenschwäche unseres heutigen Zynismus ein Fortschritt ist! Wenn mich irgend etwas an Darwin irre machen könnte, so wäre es diese Versumpfung des menschlichen Geistes in betreff seiner höchsten Interessen. Wir stehen so stumm wie Fische und so dumm wie Ochsen vor einer ehernen Mauer, die wir nie durchbrechen werden. Frage nicht! — Ja, wenn es nichts Besseres gäbe und nirgends mehr Licht!

Wundert Euch nicht, wenn mein nächster Brief aus Algier kommt. Dort soll es seit einigen Wochen drunter und drüber gehen, wie es sich schickt für diese tolle Welt.

128.

Boufarik, den 12. Oktober 1879.

Eine Stunde Wartezeit, ehe mich ein Bahnzug nach Affroun bringt, wo ich als Sonntagsvergnügen dampfgepflügte Felder ansehen soll, die den glücklichen Besitzer des Guts zur Verzweiflung bringen. Mr. Pilter, der große Agent für englische Maschinen in Frankreich, zur Zeit Unternehmer und Eigentümer des Pflugs, schrieb, daß er

„der Wohltäter des Landes zu werden gehofft habe. Anstatt dessen finde er mit Betrübnis, daß man ihn in der ganzen Provinz verfluche. Und das sei doch hart, nach einer Kapitalauslage von 70000 Fr.!“ Daran scheint einiges Wahre zu sein.

Ehe wir aber mit diesem Geschäftsbericht fortfahren, muß ich Euch eine kleine Geographiestunde geben. Seit gestern habe ich das Hotel de la Regence in Algier verlassen und mich hier angesiedelt. Boufarik ist ein Dorf an einer Bahnstation der Linie Algier-Oran, zwei Stunden Fahrt von der Hauptstadt, in der Talsenkung zwischen dem Atlas im Süden und der Hügelkette des Sahels im Norden. Etwas weiter westlich ist das bedeutendere Städtchen Blidah. Ihr macht Euch keinen Begriff, wie wunderhübsch dieser Teil von Algier ist. Der blaue Atlas sieht mir zum Fenster herein, das dichte Grün von Orangen und Maulbeerbäumen, von Akazien und Dattelpalmen überragend. Die weite Ebene am Fuß der Berge ist ein landwirtschaftliches Paradies und die Luft, der Sonnenschein bei Tag und das Sternenlicht der Nacht erinnern an die glücklichen Urzeiten der Menschheit. Die Dörfer sind sauber; an Raum brauchte man nicht zu sparen. Gerade Straßen mit dichten Alleen von Sykomoren und Eukalyptus. Häuschen mit Gärten auf allen Seiten. Eine hübsche Kirche, fast versinkend in Palmen und mächtigen Laubbäumen. Dunkle Mauern von Zypressen da und dort, um einen Orangengarten vor kalten Winden zu schützen. Vortreffliche Straßen, so gerade wie ein Pfeil fliegt, von Dorf zu Dorf. Bewässerungsgräben in allen Richtungen.

Bei alldem wurde mir in den letzten zehn Tagen entsetzlich klar, daß ich nicht hierher gekommen bin, um Land-

schaften zu bewundern. Der erste halbe Tag in Algier, nach einer unangenehmen Überfahrt von Marseille, war fast die einzige freie Zeit, die mir die Verhältnisse gestatteten. Dann hatte ich eine Woche lang jeden Morgen um sechs Uhr hierher, nach Blidah oder Giffa zu fahren, auf frisch gepflügten Feldern umherzustolpern, und kam abends sieben Uhr so müde zurück, daß ich kaum Lust hatte beim abendlichen Kaffee die letzten Pariser Zeitungen unter einem afrikanischen Sternenhimmel zu durchblättern. Doch war schon jener erste halbe Tag eine mühselige Woche wert.

Algier ist ein herrliches Plätzchen der schönen Erde. Und das Gruselige des alten Piratennestes, das uns wie ein weißgelber Totenschädel aus hundert schwarzen Augen vom fernen Ufer anstiert, trägt nicht wenig dazu bei, es anziehend zu machen. Berge ringsum, grün und rot im Vordergrund, blau, stolz und gewaltig, im fernen Hintergrund. Ein prächtiger Hafen mit Leuchttürmen, Batterien und riesigen Hafenmauern. Den Kais entlang die stattlichen Bauten der französischen Stadtteile, zwei offene Plätze, mit Palmen geschmückt, welche französische Generale auf bronzenen Pferden beschatten. Daneben eine verirrte Moschee aus einem andern Jahrhundert. Und drüber, Haus über Haus sich türmend, das Gewimmel der alten Berberstadt, mit ihren engen, steilen, aber wohlgepflasterten und sorgfältig numerierten Gassen, gekrönt vom roten mittelalterlichen Schloß des Deis (der Kasba), an dessen zerfallenden Wänden nach den Bergen hin sich Bananen und Zypressen, Aloes und Kaktusse anklammern.[1] Und diese Aussicht von oben! Links St. Eugen, ein niedliches Dorf in grüner Schlucht, vom Meer bespült, und weiter, auf stolzer

[1] Siehe Bild 27.

Höhe, eine moscheeartige Kirche, der „heiligen Jungfrau von Afrika" gewidmet. Rechts „Mustapha", eine grüne Bergwand, voll reizender Villen, die sich die müden Engländer aus Indien bauen, welche es zu Haus nicht mehr aushalten. Nach hinten rechts und links in mannigfaltigen Gruppen die blauen Berge des Atlas. Nach vorn in weitem glänzendem Bogen das ruhige blaue Meer. Nach unten die weiße wunderliche Stadt, alte Piratenfesten, moderne Hafenbauten; ein buntes Gemisch von Beduinenburnussen und Kellnerfräcken. Nach oben der tiefblaue Himmel, mit einem glänzenden Wölkchen da und dort. Man muß allerdings von Leeds kommen, um einen blauen Himmel begrüßen zu können, wie ich es noch kann.

Zwei Stunden nach dem Landen kroch ich schon in den Winkeln der Kasba umher und besuchte mittags, im Schweiß meines Angesichts, die heilige Jungfrau von Afrika. Am andern Morgen wär' ich um ein Haar arretiert worden, wie gewöhnlich, wegen unerlaubten Skizzierens an militärisch wichtigen Punkten, die ich in der kindlichen Unschuld meines Herzens nicht zu würdigen weiß. Dann aber hatten alle Allotria ein Ende und ich begrub mich mit Leib und Seele in dem grausigen Gewühl von Palmettenwurzeln, in welchem ich zur Zeit noch stecke! —

Ihr erinnert Euch vielleicht aus früheren Briefen, wie Mr. Pilter zusammen mit Mr. Billard, seinem Vertreter in Algier auf der Pariser Ausstellung einen Dampfpflug kaufte, der eine neue und hochwichtige Aufgabe lösen sollte. Greig hatte persönlich vor Jahren unter der kaiserlichen Regierung mit derselben Sache zu tun gehabt, ohne zum Ziel zu kommen. Er glaubte die Aufgabe jetzt bewältigen zu können und übernahm die Bestellung. Aber der Erfolg ist auch heute noch nicht der gewünschte.

Tausende von Morgen des besten Bodens sind hierzuland mit einem bösen struppigen Gebüsch bedeckt, dessen Beere die Schakale fressen und das sich auf diese unanständige Weise weiterverbreitet. Es ist die entartetste Gattung von Palmen, nicht die reizende fächerformende Palmettopflanze, sondern ein halb verkümmerter Struwwelpeter derselben Familie. Blätter kaum zwanzig Zentimeter über dem Boden. Eine dicke, filzige Zwiebel, einen Fuß tief in der Erde, und vom Zwiebel nach unten ein Gewirr zäher schnurartiger Wurzeln. Ein Feld, auf dem die Pflanze gedeiht, und sie gedeiht leider auf allen guten Feldern, die ein Schakal bepflanzt hat, ist ein dichter, grüner Teppich und drunter eine zusammenhängende Filzmasse aus Kautschuk und Bindfäden. Dieses Zeug aufzureißen und umzuwenden, ist unsere Aufgabe. Das Pflügen geht; damit ist die Hauptschwierigkeit überwunden, aber die entstandenen Riesenschollen zu zerkleinern, überläßt Mr. Greig in Gnaden mir.

Zum Glück habe ich wenigstens einen Plan, à la Trochu oder Benedek. Das tröstet für den Augenblick. Pilter schreibt mir die zärtlichsten Briefe. In etlichen Tagen bin ich hoffentlich in der Lage, die Wirkung dieses Plans zu erproben. Dabei handelt es sich um Sieg oder Tod. Derartige Geschichten sind wie gewagte Schlachten. Das Wagnis bleibt uns, wie den Soldaten, manchmal der einzig mögliche Ausweg.

In Boufarik bin ich wohl aufgehoben. Verglichen mit einem deutschen Dorf ist es ein reizendes Städtchen, mit einem freundlichen Gasthof, einem „Cercle“ u. s. w. Wenn nicht weiße Burnusse herumliefen und braune Araber, glaubte man kaum, auf afrikanischem Boden zu sein. Es

ist zuzugeben, daß die Franzosen hier mehr geleistet haben, als man ihnen zutraut.[1]

129.

Maraschesti, den 3. November 1879.

Das letzte Probepflügen bei Boufarik verlief so günstig, als man von einem Probepflügen erwarten konnte, aber Telegramme haben kein Erbarmen. In Sturmeseile mußte ich die schönsten Hoffnungen und die neuesten Pläne zusammenpacken. Algier, Marseille, Genua, Venedig, Kanischa, Pest und Bukarest liegen nach meinem Gefühl zwischen heute und gestern. In Wirklichkeit waren es neun Reisetage. Eine neue Erde — schwerer Lehmboden —, ein anderer Himmel — in Schneewolken gehüllt, und andere Menschen mit griechischen Namen sind um mich her. Doch höre ich die alten Pfiffe von Maschinen aus Leeds und sehe sie rumänischen Boden aufreißen, wie er nicht aufgerissen worden ist, seit die Welt steht.

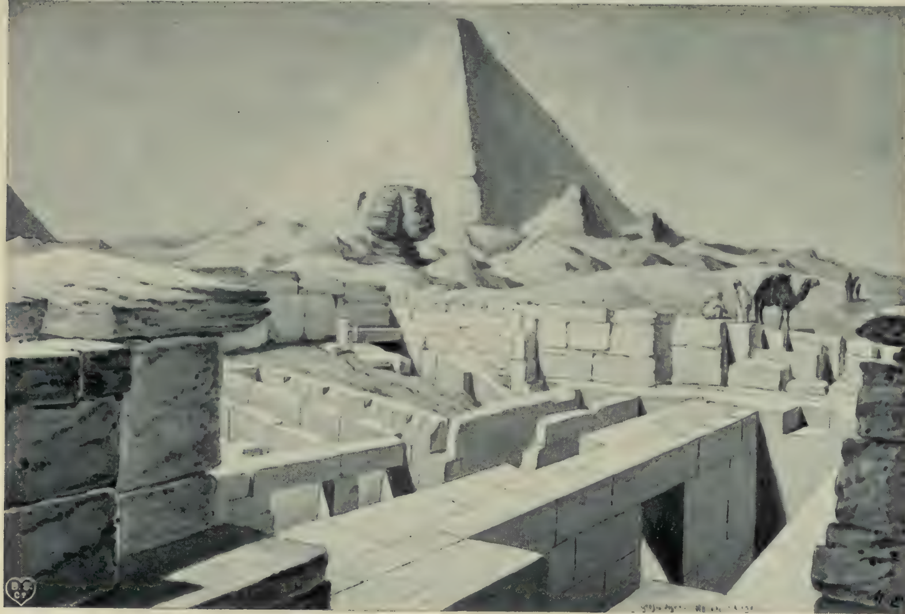
Eure lieben Briefe waren geschickter als Ihr, und haben Maraschesti ohne Anstand gefunden. Es ist so schwierig nicht; denn es ist eine Eisenbahnstation zwischen Roman und Galatz, und liegt an einer wichtigen Brücke des Sereth, über die unter dem Jubel der Rumänen die russische Armee ins Land gezogen kam und unter ihrem einmütigen Geschimpf wieder zurückkehrte. — Morgen schon ziehe ich weiter, um von Bukarest aus ein anderes Gut zu besuchen, das vor Eisenbahnen und Dampfschiffen geschützt, irgendwo in

[1] Zu einem Ausflug nach dem in der Nähe der Küste gelegenen el Affroun reichte es trotz aller Arbeit, von wo aus ich das zerfallene Grab des numidischen Königs Juba II. besuchte (Bild 30), eines der nicht allzu häufigen Überreste aus dem ersten Jahrhundert v. Chr.



Gez. März 1880. Bild 31 siehe Seite 316.

Eingang der Moschee El Azhar. Kairo.



Gez. März 1880. Bild 32, siehe Seite 316.

Tempel der Sphinx. Giseh.

der rumänischen Wildnis liegen soll. Eine schöne Aussicht bei diesem Wetter, nach der Sonne und dem blauen Himmel Algiers! Dann aber geht's nach Leeds zurück, wie eine Biene beladen mit dem wunderlichsten Honigseim aus den wunderlichsten Blumen Halb-Afrikas und Halb-Asiens. In Ulm gedenke ich mich verstohlenerweise wenigstens zwölf Stunden aufzuhalten. Die algerischen Arbeiten machen meine Anwesenheit in England dringend notwendig; sonst müßte ich nicht nach Stunden rechnen.

130.

Leeds, den 24. November 1879.

Auch einmal ein Geschichtchen aus Eurer nächsten Nähe. Heimatsgeschichten nennt man das heutzutag und fühlt schon beim Titel eine gewisse sanfte Rührung. Also, bitte!

Zugegeben: ich war nicht in der besten Stimmung, vermutlich infolge einer ungewöhnlichen Anzahl von Nachtfahrten, die, man mag machen, was man will, das Bett doch nicht ganz ersetzen. Ah, wenn Euer großer Ästhetiker und Volkserzieher Fr. Vischer in den letzten drei Wochen mit mir Schritt gehalten hätte, möchte ich wohl wissen, wo er mit seinen Füßen geblieben wäre! Als ich in betrübter Grämlichkeit auf dem Ulmer Bahnhof die Ankunft des bayerischen Kurierzugs erwartete, fiel mir die Ulmer Schnellpost mit dem zornbebenden Aufsatz des großen Gelehrten über die Entweihung von Eisenbahnsitzen in die Hand. War das derselbe Mann, der vor Jahren allen Kleinlichkeiten ins Gesicht schlug, der Respektabilität ein Ärgernis und dem Philistertum ein Schrecken! „Schartenmaier, Schartenmaier, dir auch singt man dort einmal!“

Einige Minuten später saß ich in dem durchgehenden Pariser Wagen, allein mit einer österreichischen Exzellenz, die in einem tiefen Wolfspelz begraben lag und schnarchte. Exzellenz hatten die Beine auf dem einen Wagensitz ausgestreckt; denn die trennenden Armlehnen sind zu diesem Zweck in jedem menschlich gebauten Wagen zum Zurückschlagen eingerichtet. Ich tat desgleichen auf meiner Seite. So schliefen wir den Schlaf der Gerechten bis Stuttgart. Hättest du es mit ansehen müssen, o selbsternannter Eisenbahnsittenlehrer, wie wir so, ahnungslos und ungestört, durch dein eigenes Land fuhren, dir gewissermaßen mitten durchs Herz! Die Welt wird schlechter mit jedem Tag; du hast recht. Engländer und das rücksichtslose Eisenbahnfahren sind schuld daran.

In Stuttgart verschwand der Wolfspelz mit der Exzellenz und wurde durch ein studienbeflissenes Männchen ersetzt. Aber auch dieses — obgleich es ganz unzweifelhaft zu deinen Füßen gesessen hatte, o Hohepriester der angewandten Ästhetik, — fühlte kaum ein Polster unter sich, als es seine zierlichen Beinchen hob wie ein Türke, sich ausstreckte und schnarchte, so gut es konnte.

Bei Bietigheim träumte mir, ich habe mich mit den Stiefeln im Brillengestell meines Nachbars verfangen. „Gehen Sie von meiner Nase herunter!“ sagte dieser ärgerlich und suchte mich aufzuwecken. Ich wachte auch wirklich auf, natürlich erzürnt, und fragte ihn, ob er Vischer heiße? „Woher wissen Sie das?“ rief er überrascht. Ich erklärte ihm meinen Verdacht. „Ah,“ sagte er, „mit dem Aufsatz habe ich nichts zu tun; ich heiße Fischer mit dem F. und halt' es in Tübingen nicht mehr aus. Ich bin auf dem Weg nach Straßburg.“ — „Dann bitte ich Sie um Ent-

schuldigung. Aber wecken Sie mich das nächstemal nicht unnötigerweise auf!" Er versprach's, und wir schliefen friedlich weiter. Nimm dir ein Beispiel daran, o Vischer mit dem großen V.

In Bruchsal träumte mir wieder. Diesmal war es ein wirklicher Traum: eine Art von buddhistischem Millennium sei angebrochen; die ganze Welt betrachtete ihre Nasenspitze und es war uns allen unendlich wohl. Manchmal, etwa alle halbe Jahrhunderte, machte das Universum noch eine kleine unangenehme, rumpelnde Bewegung, aus alter Gewohnheit, dann aber war alles still; Friede, Nacht und Schweigen.

Doch jetzt rumpelt's wieder. Die bleichste der Morgendämmerungen zittert vor den triefenden Fenstern. Wir halten, mit einem Stoß. „Avricourt," brummt eine heisere Bärenstimme, „dreiviertel Stunden Aufenthalt!" — „Guten Morgen!" sag' ich vergnügt zu mir selbst. „Die Nacht ist hin und wir sind beizeiten an der Grenze." — Auch mein Fischer mit dem F erhebt sich und fragt schlaftrunken: „Sind wir bald in Straßburg?" — „Straßburg?" versetz' ich lachend, „Straßburg liegt zwei oder drei Stunden hinter uns. Wir haben beide gut geschlafen." — „Was?" schreit Fischer und springt auf wie ein elektrisierter Frosch, ballt seinen Reisesack, seine Plaids und seine Hutschachtel in einen wilden Klumpen und reißt das Fenster auf: „Schaffner! Aufmachen! Wo sind wir?" — „Sind Sie nur ruhig!" ruft's aus dem Nebel zurück, „wir haben dreiviertel Stunden Aufenthalt. Appenweier, Appenweier!" — Jetzt war's an mir, aufzuspringen. „Was der Kuckuck soll das heißen? Schaffner! Schaffner!" — „Ja, sehen Sie," sagte der Mann und kam jetzt höflich an unser Fenster, „in Bruchsal haben

uns die Badenser wieder einmal sitzen lassen. Seit zwei Stunden, bis hierher, hat man uns an einen Personenzug angehängt. Aber von jetzt an, bis Straßburg, sind wir Güterzug."

Zum Glück hatte ich vor ein paar Tagen in Wien die Walküre gehört und fühlte mich den unnatürlichsten Greueln gewachsen. Ich erhob meine beiden Hände gegen die Wagenlampe und rief innerlich mit der Donnerstimme Wodans:

„Grausig greulicher Gram!
Scheußlich schändliche Schmach!
Götternot, Götternot!
Der Ärmste bin ich von allen!"

Denn ich hatte Herrn Pilter in Paris für den Abend zu einer wichtigen Geschäftsbesprechung ins Grand Hotel gebeten.

„Legen Sie sich nur wieder hin!" sagte der Schaffner. „Das kommt alle Wochen ein paarmal vor. Die Badenser mit ihrem verdammten Schnellzug lassen uns immer sitzen. Um neun Uhr sind wir in Straßburg, und das Beste ist, Sie nehmen den Abendzug zum Weiterfahren."

Und so geschah's. Lächelnd brachten mir die Straßburger Bahnhofskellner mein Frühstück. Sie kannten die langen Gesichter, die wütenden Blicke, die gerunzelten Stirnfalten ihrer frühen Gäste. Meinen Grimm verbeißend, schlich ich in wirbelndem Schneegestöber um das herrliche Münster. In einem tödlich langweiligen Café las ich noch einmal, in einem Pforzheimer Weltblatt, des großen Ästhetikers herrliche Mahnworte über den Gebrauch der Füße auf Eisenbahnen; und von Zeit zu Zeit konnte ich mit Hülfe eines Fahrplans ausrechnen, wo ich wäre, wenn „uns die Badenser nicht immer sitzen ließen".

131.

Leeds, den 8. Dezember 1879.

Dezember!

Über die Natur meines Winterschlafs werden Euch wenige Worte genügend aufklären. Sie ließen sich allerdings leicht zu einem kleinen Buch umgestalten.

Die erste Probefahrt mit meiner Riesenstraßenlokomotive ist höchst befriedigend ausgefallen. Sie war zwar kaum fertig, als sie von Greig ins Feld geschickt wurde, so daß ich in Todesangst schwebte, ob sie samt den Maschinenwärtern lebendig wieder nach Hause kommen werde. Sie tat aber nicht nur das, sondern übertraf in gewissen Eigenschaften alles, was wir bisher gebaut haben. Das ist natürlich des Erfinders Ansicht. Das einzig Schlimme ist, daß ich meinem Jahrhundert etwas vorausgeeilt bin. Vier Meter hohe Wagenräder, so daß die Maschine fast aussieht wie ein Eichhörnchen in einer Drahttrommel, wollen den Leuten nicht in den Kopf. Möglich, daß man sie in eine Rumpelkammer stellt, um sie in zehn Jahren wieder hervorzuholen. Aber vorerst soll sie ein paar Monate lang laufen und zeigen, was sie wert ist.

Mein neuer Wendepflug wird wohl noch drei Wochen brauchen, bis er flügg ist. Geschwinder geht's mit dem Pflug für Algier. Das rührt daher, daß der letztere bestellt ist und sofort gebraucht wird. Und ich habe alle Hoffnung, daß er im Februar oder März eine neue Ära am Fuß des Atlas eröffnen wird.

Ferner konstruiere ich, auf Drängen von Negroponte, dem Besitzer von Maraschesti, für Rumänien einen Maiskultivator, eine Aufgabe, deren Lösung ebenso schwierig als wünschenswert ist. Zum Behacken des Welschkorns hat man

in Rumänien nicht halb genug Menschen; wenn es mit Dampf geschehen könnte, wäre allen geholfen.

Fell, der die provisorische Eisenbahn (mit Zentralschienen) über den Mont Cenis gelegt hat, soll eine ähnliche über den Sankt Bernhard bauen. Für die obersten zwanzig Meilen will er Drahtseilbetrieb einrichten. Ich und Burton werden nächste Woche eine Beratung mit dem kühnen Unternehmer haben.

Auch bekommen wir mit dem Bohren des Tunnels unter dem Kanal zu tun, mit dem es ernst wird. Wir bauten für einen Oberst Beaumont eine Bohrmaschine, die, scheint's, über Erwarten gut geht. Beaumont soll mit der Ausführung des Tunnels betraut werden; wir hätten dann die weiteren erforderlichen Maschinen zu bauen. Leider ist dies noch nicht ganz sicher und Ihr wißt nachgerade, wie es mit solchen Plänen allzuhäufig geht. Doch seht Ihr wohl, daß mein Winterschlaf nicht ohne angenehme Träume ist.

Im allgemeinen leben die Geschäfte entschieden auf. Selbst die Chinesen fangen an, sich ernstlich nach Maschinen umzusehen, wobei ihnen der Gouverneur von Schanghai mit einem amtlichen Rundschreiben beisteht. Darin rät er, für Betrieb und Unterricht Engländer auf drei Jahre zu verpflichten. Wenn nach Verfluß dieser Zeit die Chinesen das Handwerk noch nicht gelernt haben, so seien die Engländer zu bestrafen. „Beim Ankauf von Maschinen“, fährt er fort, „habt ihr sehr vorsichtig zu sein. Alle fremden Handlungshäuser in Schanghai sind vorzügliche Betrüger. Nachdem sie euch hintergangen haben, ziehen sie euch vor ein Konsulargericht und ihr werdet ohne Gnade verurteilt. Es ist unerträglich, betrogen und noch dazu bestraft zu werden. Nehmt euch deshalb in acht!“

Deutschland und Österreich halten sich zum Glück fortwährend brav und nach Indien, Java und selbst nach den Fidschi-Inseln gehen in diesem Monat Dampfpflüge ab. Java namentlich macht uns gegenwärtig Freude und Hoffnung. Eine in ethischer Hinsicht nützliche Rinderpest scheint die gemütlichen Holländer aus ihrem Halbschlaf aufzuwecken. Wir sprechen ernstlich davon, eine geschäftliche Entdeckungsreise nach diesem Paradies von Gewürz und Zucker unternehmen zu lassen, die mir noch diesen Winter verkürzen könnte.

132.

Leeds, den 14. Februar 1880.

Auch mein altes Ägypten regt sich wieder. Ein neues Pumpwerk muß nächste Woche nach den Ufern des Nils abgehen, wo schon so viel Ähnliches begraben liegt! Der Eigentümer ist Nubar Pascha, der frühere Ministerpräsident des alten Vizekönigs Ismael Pascha, der aber neuerdings, halb und halb als Verbannter, meist in Paris lebte. Unter dem neuen Vizekönig wurde ihm die Rückkehr gestattet. Er ist im Begriff, als Privatmann seine reichen, aber nur halb bebauten Ländereien im Delta wieder in Betrieb zu nehmen.

In Paris hatte ich während der Ausstellung häufig die Ehre, seinen Besuch zu empfangen. In meiner Bude ließ sich, ohne polizeiliche Störung, eine verstohlene Zigarre rauchen, was für ihn vermutlich der Hauptanziehungspunkt war. Dafür mußte er Vorlesungen über Dampfpumpen anhören und schon damals wurde die jetzt in Fluß gekommene Angelegenheit erörtert.

Nubar ist, wie alle Armenier, über alle Maßen schlau, und entschied sich nicht, ehe ihm klar geworden, daß wir

seit kurzer Zeit Maschinen in einer Form bauen, die für seine Verhältnisse vorzüglich geeignet erscheint. Dann kam plötzlich seine telegraphische Bestellung. Eine Maschine von der Größe aber, wie er sie braucht, hatten wir bis zur Zeit nicht gebaut. Es ging denn auch über Hals und Kopf. In drei Tagen muß sie fort, und vor drei Tagen wurde sie erst soweit fertig, daß sie mir zum Zweck von Versuchen übergeben werden konnte. Seitdem bin ich fast Tag und Nacht in der Fabrik, Verbesserungen anordnend, Abänderungen probierend ꝛc. Keine angenehme Beschäftigung, namentlich, wenn keine Zeit zu verlieren ist, und wenn man höheren Orts in krankhafter Stimmung ein günstiges Ergebnis erwartet.

133.

An Bord der Singapore zwischen Brindisi und Alexandrien, den 4. März 1880.

Dieser ägyptische Ausflug kam schließlich über Hals und Kopf, und in mancher Beziehung recht ungeschickt. Aber Ihr wißt, daß mir auch das ungeschickteste Aufpacken stets geschickt kommt. Und so brummte ich auch diesmal halb geärgert, halb vergnügt in mich hinein: „Ich pfeif' auf die sauern Weine! Rem blem!“ Und tat es.

Der Grund meines Ärgers aber war der:

Vor einer Woche, nachdem ich mich durch die Nubarschen Proben mit heiler Haut durchgefochten, kam ich endlich an meine eigenen, mit der mannigfach erwähnten Straßenlokomotive und dem neuen Pflug. Erstere, die in ihrer Entstehungszeit Hohn und Spott mit stoischer Ruhe zu ertragen gelernt hatte, fing seit ein paar Wochen an Wohlgefallen zu finden vor den Leuten. Man hatte sich an den

Anblick zwölffüßiger Räder gewöhnt und wollte nun doch wissen, ob und wie sie laufen. So bekam ich endlich den langerwünschten Auftrag, mit einer Reihe von Versuchen zu beginnen, die schließlich in einer akrobatischen Vorstellung der verschiedenen Typen von Straßenlokomotiven vor geladenem Publikum und namentlich vor den Gelehrten des Woolwicher Arsenals enden sollten.

Seit acht Tagen habe ich alle Ursache, mit dem Ergebnis dieser Versuche zufrieden zu sein. Einer meiner Gegner gab schließlich seinem Widerstand folgende Form: „Mr. Eyths Maschine steuert so gut als irgend eine andere, sie zieht etwas mehr und rennt sehr viel besser; aber nur ein völliger Narr würde sie kaufen". Da die drei erwähnten Punkte alles sind, worauf es bei einer Straßenlokomotive ankommt, so kann man grundsätzliche Gegnerschaft kaum in niedlicherer Form ausdrücken.

Mr. Greig telegraphierte aus Schottland, daß ich unter keinen Umständen fortzulassen sei, ehe diese Versuche zu einem entscheidenden Abschluß gebracht wären. Desselben Tags um zwölf Uhr aber kam auch ein Telegramm aus London von R. Fowler, daß ich unfehlbar mit dem nächsten Postdampfer nach Ägypten müsse, wo Nubar Pascha wie ein Hirsch nach Wasser schreie. Das gab mir gerade einundzwanzig Stunden Zeit. Um neun Uhr abends war ich auf dem Wege nach London, gestiefelt und gespornt.

Am folgenden Morgen ging ich von London ab und war um sechs Uhr abends in Paris. Weiter, vom Bahnhof de Lyon, um acht Uhr. Samstag früh bei Tagesanbruch in der Gegend von Chambery. Mittags durch den Mont Cenis. Abends sechs in Turin. Weiter um halb acht. Nachts um zwei in Bologna. Bei Tagesanbruch eine Stunde

vor Ancona. Mittags in Foggia. Abends halb elf in Brindisi aufs Schiff und ins Bett. Abfahrt, in tiefem Schlaf, um sechs. Bis Abend in Sicht der flachen italienischen Ostküste. Am folgenden Tag Griechenland und die südlichen griechischen Inseln. In der Morgendämmerung Kreta. Heute Wasser und Luft. Morgen um zehn Uhr Alexandrien.

Das ist das Gerippe, um das sich in Wirklichkeit Berg und Tal, Wasser und Wald und manches Klümpchen Menschenfleisch ansetzte. Doch es wird zu unruhig um mich her. Afrika steigt wieder einmal am Horizont auf! — —

Nachschrift. 5. März. Eben angekommen. Zwei Paschas besucht. Einen arabischen Buben geprügelt und mich mannigfach gefreut und geärgert. Morgen nach Kairo.

134.

Alexandrien, den 15. März 1880.

Eine echt ägyptische Geschichte der schlimmeren Art, die mir förmlich entgegenbrüllt: Geduld! Da mir schlechterdings kein anderer Ausweg offen steht, so werde ich's wohl fertig bringen, mich im Lande der fatalistischen Ergebung ein paar Wochen lang dieser schönen Tugend zu widmen, die mir immer wie ein halbes Laster erscheint, auch wenn ihr nicht auszuweichen ist.

Am Tag meiner Ankunft befand sich, von schlechtem Wetter aufgehalten, das Schiff mit unsern Dampfpumpen erst in Malta. Am folgenden Tag ging ich deshalb nach Kairo, wo mir Nubar auseinandersetzte, daß er seinen Plan geändert habe. Seine Besitzung bei Alexandrien sei zwar groß, aber ungeheuer lang und schmal, längs dem Mahmudiekanal. Ein großes Pumpwerk an einem Punkte sei deshalb nicht rätlich, da dies sehr lange Hauptbewässerungs-

kanäle erfordern würde. Dagegen habe er ein abgerundetes Gut bei Damiette, für das er unsere Maschine bestimme.

Dagegen ließ sich natürlich nichts sagen. Nubar kann mit seinem Eigentum machen, was er will. Die Folgen aber sind diese: Anstatt in vierzehn Tagen meine Arbeiten hier in aller Bequemlichkeit zu beendigen, müssen die Maschinen in Nilboote verladen werden, um auf einem dreieckigen Umweg Damiette zu erreichen. Dann haben sie in der mir keineswegs unbekannten Deltawildnis ausgeladen und aufgestellt zu werden, und schließlich sind sie ein von Gott und Welt verlassener Triumph unserer Kunst, während ich selbst mich mit Moskitos und Sumpfgetieren unterhalten und in alten Erinnerungen an die „Kotstadt“ Pelusium schwelgen kann.

Vorderhand aber sind wir noch nicht einmal soweit. Der Frachtdampfer ist am letzten Mittwoch angekommen. Das Wetter und die See waren aber so stürmisch, daß das Umladen die größten Schwierigkeiten machte. Eine unserer Barken, in der zum Glück noch nichts war, liegt bereits in der Meerestiefe. Die andern werden wohl morgen oder übermorgen die Nilreise antreten. Ich selbst habe mit diesem Teil des Geschäfts nichts zu tun, schlug aber, in Ermangelung von etwas Besserem, Nubar Pascha vor, mich die Umladung überwachen zu lassen. Deshalb bin ich zunächst wieder hier, zum sichtlichen Ärger von Dakour Pascha, Nubars Vertreter, der sich durch meine Anwesenheit gekränkt fühlt und mir mitteilte, daß er einmal hundertzweiundsiebzig Kisten versandt habe, ohne eine einzige zu verlieren, was für einen Pascha gewiß viel sei.

Unter Bekanntem und Bekannten hat die Zeit fürchterlich aufgeräumt. Viele sind fort, viele tot, einer liegt in

einem Armenhaus. Etlichen wenigen geht's wirklich gut. Doch was klage ich? Selbst Kleopatras Nadel ist verschwunden, um im Nebel der Themse ein trauriges Dasein weiter zu führen. Bei einem Besuch in Schubra, das so wüst und öde geworden, als ein solches Fleckchen der Erde es irgend werden kann, fand ich zwei meiner alten Dampfpflüger als Ziegenhirten wieder. Die neuen französischen Stadtteile Kairos fallen teilweise um. Das Opernhaus und die Theater stehen leer. Das Eldorado ist abgebrannt und ähnliche elysäische Gefilde füllen sich mit Sand, wie billig. Die alten Kalifen- und Mamluckengräber stehen noch, geschützt und erhalten von der ewigen Wüste, und unter ihnen habe ich den größten Teil meiner freien Zeit, herumkriechend und skizzierend, zugebracht. Eine alte Liebhaberei, die für mich ihren Reiz nie verliert.[1]

Auf der Rückfahrt nach Alexandrien begleitete mich der Besitzer einer Baumwollputzfabrik in Samanud, der seit fünfundzwanzig Jahren ägyptische Erfahrungen sammelt. Er erzählte mir von der Not, die er beim Kauf eines kleinen Landguts gehabt habe, das in einzelnen Feldstücken achtzehn Fellachin angehört hatte. Das Ganze war seit fünf Jahren in seinem Besitz, und alles längst bezahlt, aber noch immer war die gesetzliche Eintragung des Kaufs, welche in der Provinzialstadt Mansura vorgenommen werden mußte, nicht erledigt, und deshalb das Eigentumsrecht noch nicht völlig gesichert. Dazu gehörte, daß Käufer und Verkäufer im Beisein des Kadis die Eintragung im Grundbuch unterzeich-

[1] Aus diesen Tagen stammt die Skizze des Eingangs in die Moschee El Azhar, die berühmte mohammedanische Hochschule zu Kairo (Bild 31), sowie das Bild eines Tempels auf dem Pyramidenfeld bei Giseh (Bild 32), der kurze Zeit zuvor ausgegraben worden war.

neten. Die achtzehn Fellachin waren aber nicht zu bewegen, zusammen nach Mansura zu gehen und der Kadi wollte sich nicht an die Arbeit machen, ehe die achtzehn Bauern beisammen waren. Endlich ersann Mr. Mc. Cleod einen Ausweg. Er versprach dem Imam des Dorfs zwei Pferde für seine Hülfe. Der letztere beredete die Bauern, ihm ihre sämtlichen Siegelringe zu übergeben, worauf sich Mc. Cleod mit dem Imam und den Ringen nach Mansura begab. Dort stellte sich Mc. Cleod dem Kadi vor und benachrichtigte ihn, daß die Bauern anwesend seien und die Sache abgemacht werden könne. Außen im Hof, im gewohnten Gedräng anderer Leute, befand sich der Imam mit den Ringen. Der Oberschreiber macht sich an die Arbeit und schreibt den ersten Verkauf aus. Mc. Cleod beginnt gleichzeitig, dem wißbegierigen Kadi die neuesten politischen Nachrichten mitzuteilen, und setzt sich so, daß derselbe dem Schreiber den Rücken kehrt. Dieser ruft den ersten Verkäufer: „Mohamed Chalil!" Der Imam sucht geschwind den Ring Mohamed Chalils und kommt feierlich herein. „Bist du Mohamed Chalil?" „„Ja, Efendi!"" „So siegle deinen Verkauf!" Und der falsche Mohamed Chalil schwärzt seinen Ring und drückt das Siegel feierlich aufs Register, ehe er sich mit tiefen Salams zurückzieht. „Der zweite!" ruft dann der Schreiber; „Hassan Ali!" Der Imam erscheint wieder, mit Hassan Alis Ring, und spielt seine Komödie. „Der dritte! Soleiman Mansur!" Und der Imam kommt zum drittenmal. Der Schreiber stockt jetzt. Herrn Mc. Cleod stehen die Schweißtropfen auf der Stirne. Er verwickelt sich in einen Tscherkessenausbruch im Kaukasus und erfindet eine Revolution in Peru. Der Kadi ruft den Propheten zum Zeugen an, daß diese Söhne von Schweinen, die

Russen, noch größere Esel seien als die Söhne von Hunden in Amerika. Im übrigen merkt er nichts. Der Imam und der Schreiber haben sich unterdessen mit einem Augenwink verständigt. Soleiman Mansur hat gesiegelt und Musa el Arisch ist bereits eingetreten, um die vierte Urkunde zu unterzeichnen. Beim siebenten Erscheinen des Imam sagt der Schreiber mit würdigem Ernst: „Es ist genug! Gib mir deine Ringe, o Imam!“ Und von da an halfen sie sich brüderlich, die Siegel vollends auf die Urkunden zu drücken. Der Schreiber bekam einen hübschen jungen Esel und der Kadi hatte noch immer nichts gemerkt. Aber acht Tage nachher war es doch nötig, auch ihm ein Pferd zu schicken; denn die Geschichte war zu gut, um nicht in den Bazars in unangenehmer Weise die Runde zu machen.

135.

Kairo, den 27. März 1880.

So schlecht ist mir's noch selten gegangen; so gut auch nicht. Vierzehn Tage lang nichts zu tun, als zu warten, bis ein paar Schiffchen von einem Ende des Deltas nach dem andern gelangt sind! Dazu der Gedanke, in England so viel Wichtigeres im Stich gelassen zu haben, aber keine Möglichkeit, die Lage anders zu gestalten! Kein Ausweg als Geduld!

Ich habe mich von jeher gern zu den Toten geflüchtet, wenn mich das Leben ärgerte. Hier in Ägypten winken sie uns von allen Seiten, aus allen Jahrhunderten. Ein wunderliches Volk, groß und heroisch, naiv und komisch, fromm und verrückt, wie man's haben will. In ihren großen Taten so stummberedt, in ihren kleinen Schwächen so leicht zu durchschauen. Eine stille Welt, überreich an dem, was

sie zu sagen hat; hundertundfünfzig Generationen, die alle auf einmal zu leben scheinen! Und dabei harmlos und freundlich, und immer geduldig. Du kannst einem König auf die armen nackten Zehen treten und mit dem Schenkelknochen eines Kalifen Hunde werfen: im nächsten Augenblick erzählen sie dir dennoch wieder, wie schön es zu ihrer Zeit gewesen ist.

Schon in früheren Jahren hatte ich meine besonderen Lieblinge unter diesem gespenstigen Volk, die ich gerne besuchte. Es sind nicht gerade die Großen, wenn auch der alte Cheops mit seinem Pyramidenrechenexempel dazu gehört. Da ein Mamluckenbei, dort ein längst vergessener Sultan. Hier eine Katzengruft, dort ein namenloser Mönch oder ein Schech mit arabisch verdrehtem Judennamen. Vor sechzehn Jahren machte ich auf einer derartigen Wanderung durch vergangene Jahrhunderte die Bekanntschaft des Geheimen Hofrats Thi und gewann ihn besonders lieb. Es machte mir deshalb doppeltes Vergnügen, ihn gestern wieder aufzusuchen. Der alte Herr hat sich wenig verändert, wie ich erwartete. In seinem Alter verändert man sich nicht mehr.

Seit viertausendsechshundert Jahren lebt er auf dem Tafelland hinter Memphis; etwas nördlich von der Staffelpyramide von Saccara, die schon zu seiner Zeit nicht mehr neu war. Dagegen funkelten die großen Pyramiden am Nordende des Totenfeldes damals in ihren polierten Kalksteinmänteln; denn sie waren kaum zweihundertfünfzig Jahre alt. Vermutlich hatte er mit seinem König manche ernste Beratung gehalten, wenn dieser ihn fragte, ob es nicht an der Zeit wäre, den Bau eines ähnlichen Wunderwerks, nur etwas größer, zu beginnen? Aber Thi

war zu klug, um darauf einzugehen. „Die Zeiten seien vorbei", meinte er. „Man habe Vernünftigeres zu tun. Man sei gebildeter geworden, und feiner. Die dreieckige Größe der alten Dynastie sei so übel nicht gewesen, für ihre Zeit. Aber jetzt! Seine Majestät möge nicht vergessen, daß man nur noch zweitausendachthundert Jahre vor Christi Geburt stehe. Heute habe man der Nachwelt etwas anderes zu hinterlassen als Dreiecke."

Und dann ging er an die Arbeit; er baute zunächst sich selbst sein eigenes Mausoleum, fein, niedlich, reizend und erzählt darin, nach sechsundvierzig Jahrhunderten noch, wer er gewesen, und wie er's geworden, was er gehabt, und wie er's gebraucht habe. Sein eigener König, mit der Macht des ganzen Landes an den Fingerenden, hat nichts dergleichen zu stande gebracht. Denn Thi hatte, was sein König vielleicht nicht besaß, Geist und Humor.

Eine Zeitlang ging's ihm freilich schlecht. Der Wüstensand deckte ihn mit der ganzen Herrlichkeit der großen Totenstadt ein paar Jahrtausende lang zu, während dies mit seines Königs kleiner Pyramide bei Abusir doch nicht möglich war, über die übrigens jedermann jetzt die Nase rümpft. In den fünfziger Jahren unseres Jahrhunderts wurde er jedoch von Mariette wiedergefunden. Und die Freude, die er Mariette und der ganzen Welt damit machte, nach sechsundvierzig Jahrhunderten! Und wie jetzt Gelehrte und Ungelehrte an seinen Hieroglyphen herumschnüffeln, seine Bilder abklatschen oder photographieren, die Zahl seiner Kälber ausrechnen und seine Hühner zählen! Wie Amerikaner englisches Bier bei ihm trinken und Deutsche deutsches, und die gelehrtesten Damen andächtig, wie in einem Tempel, seine Wirtschaftsberichte studieren! Es muß dem alten Geheim-



Gez. April 1880.

Bild 33, siehe Seite 329.

Nilstauwerk bei Kaliub.



Gez. Mai 1878. Bild 34, siehe Seite 336.

Villa der Donna Anna. Neapel.

rat wohltun; denn er war nicht ganz ohne seine kleinen Schwächen.

Über das in tausend Hügelchen aufgeworfene Sandfeld, in dem noch heute emsig gewühlt wird, kommt man an eine tiefe, vierzehn Meter lange, zwölf Meter breite Grube mit glatten weißen Mauerwänden. In derselben stehen noch zehn viereckige massive Pfeiler, die seinerzeit das Dach trugen, das den Bau bedeckte. Denn damals war dies keine Grube, sondern ein freistehendes Gebäude, vermutlich an der Hauptstraße der großen Gräberstadt gelegen, die jetzt fünf bis sechs Meter unter dem Sand liegt. Wir steigen in diese Haupthalle hinab. An ihrer Südseite führt ein schmaler Gang nach einer prächtigen Totenkammer, deren flache, noch vollständig erhaltene Decke von zwei Pfeilern getragen wird, und in deren Wand, nach Westen hin, zwei ornamentale Nischen angebracht sind, vor denen früher die Statue des Thi und die seiner Frau gestanden haben sollen. Denn Thi, obgleich nicht von Adel, war mit einer Prinzessin verheiratet, welche er zu öfterem „die Palme der Liebenswürdigkeit gegen ihren Gatten" nennt. Der kleine Beisatz: „gegen ihren Gatten" gibt viel zu denken. Wieviel Palmen der Liebenswürdigkeit unserer Tage verdienen sich dieses Zusätzchen? — Neben der Hauptkapelle ist ein kleines Seitengemach, das der gute Thi, wie mir scheint, für die ärmeren Anverwandten seines Hauses bestimmt hatte. Seine eigentliche Gruft mit dem schlichten, leider leeren Sarg ist unter der Kapelle und war vor sechzehn Jahren noch durch ein Loch im Boden der Vorhalle erreichbar, ist aber jetzt wieder vom Wüstensand verschlossen; vielleicht auf ein weiteres Jahrtausend.

Der weiße Kalkstein der prächtig geglätteten

Wände ist mit Hieroglyphen und bildlichen Darstellungen bedeckt, die in dem überdachten Raum selbst ihre bunten Farben bewahrt haben. Die Feinheit der Umrisse, die Naturwahrheit, mit der namentlich Tiere aufgefaßt sind, steht in eigentümlichem Gegensatz zu der Unnatur des Handwerks, über die der Künstler einer späteren Zeit nicht hinauskam. Thi's eigene Gestalt, sein scharfsinniges Gesicht und sein verdrehter Oberkörper, sowie der unvergeßliche Name des großen Mannes treten uns auf allen Seiten entgegen. Er schreibt sich, wie der Laie vermuten dürfte, mit einer Zuckerzange und zwei Fleischmessern. Der Gelehrte aber erkennt in diesen Zeichen sofort zwei Straußenfedern und einen heiligen Strick, wovon ich mich selbst überzeugt habe. Gern und wiederholt erwähnt er, daß er unter drei Königen der fünften Dynastie Kammerherr, Palasttorvorsteher, Präsident des königlichen Schriftwesens (Archivrat) und Herr des Geheimnisses (Geheimrat) gewesen. Nebenbei war er Vorstand des Kirchenrats („Oberster der Propheten", übersetzten die etwas aufgeblähten Hieroglyphengelehrten) und „Pfleger des Mysteriums der göttlichen Rede", was wohl nichts anderes heißt, als daß er sich bei geeigneter Gelegenheit als Oberhofprediger und auch sonst salbungsvoll auszudrücken wußte.

Trotz dieser geistlichen Würde beschäftigt sich die Ausschmückung seiner Totenkammer viel weniger mit dem Jenseits als mit den Arbeiten und Vergnügungen, dem Reichtum und den Ehren dieses Lebens. Der Herr Geheimrat ist nicht gewohnt, sein Licht unter den Scheffel zu stellen. Für Gänsestopfen und Kranichefüttern, für Eseltreiben und Jagdhundezüchten, für Säen, Ernten und Brotbacken, für Pflügen und Bewässern, für Fischen, Jagen und Schlachten, für Schiffe- und Palästebauen, für Schreiben und Malen,

für Essen und Trinken und fröhliches Schaffen jeder Art zeigt Thi eine allseitige, lebendige Vorliebe. Er war ein Mann, den die Arbeit groß gemacht, der sich seiner Abkunft nicht schämt und seines Fleißes sich rühmt. Vielleicht etwas allzusehr. Denn wo nur irgend ein übriges Fleckchen blieb, zwischen den Beinen eines Ochsen oder im Getümmel der Jagd auf Nilpferde, da steht auch er, in wohlgetroffenem Bildnis, bald mit, bald ohne sein falsches Bärtchen, auf das er viel hält, und so, daß sich niemand täuschen kann, mit seiner Zuckerzange, — Verzeihung! — mit dem heiligen Strick und den zwei Straußenfedern zur Seite. Ich gebe es ja zu: er hatte seine kleinen Schwächen. Welcher große Mann hat sie nicht?

Eines muß ihm wehe tun wie den Freunden, die er sich noch nach sechsundvierzig Jahrhunderten zu erhalten und zu gewinnen weiß. Seine Mumie wurde nie gefunden. Als ich mich mehr als eine Stunde lang mit ihm unterhalten und die Araber, welche seine Ruhestätte bewachen, mit einem Bakschisch fortgeschickt hatte, setzte ich mich vor der Grabespforte auf den Boden, öffnete ein Fläschchen Wein und erquickte mich an einem Hühnerschlegel. Eine wehmütige, doch nicht unerfreuliche Idylle im gelben, brennenden Wüstensand! Keine Spur von Leben ringsumher als das Leben, das seit viertausendsechshundert Jahren tot ist, und die zweibeinige Eintagsfliege mit dem rasch verschwindenden Hühnerschlegel! Vor mir lag der Scherben eines zerbrochenen Schädels und in modrige Lappen gewickelt das Schienbein einer zerlumpten Mumie. Vielleicht doch das deine, lieber Geheimrat! Aber man findet's nicht der Mühe wert, dich aufzuheben. Tut nichts. Was du gedacht und geschaffen hast, lebt und blüht noch, — und das bist du.

Wieviel wird von unsern heutigen Geheimräten übrig bleiben, wenn wieder vier Jahrtausende vergangen sind? Du lächelst? Kein Wunder: — du hast gut lachen.

136.

Kairo, den 30. März 1880.

Das läßt sich nicht leugnen: wenn irgendwo nichts getan werden muß, so ist Kairo der allerbeste Platz der Welt dazu und der März die richtige Zeit. Das Hotel Shepheard ist kein glänzendes Gebäude, und es ist nicht schwer, darin zu vergessen, daß man sich in einem modernen Gasthof ersten Ranges befindet; sein größter Vorzug! Wenn ich morgens aus meinem Fenster in ein sonniges Kreuzgärtchen hinuntersehe, wo sich Bananen und Feigen, Palmen und ägyptische Akazien in dichtem Grün verschlingen, in das kein Straßen- und Gasthoflärm zu dringen scheint, so voll das Haus auch ist, so braucht's keine Phantasie, sich in ein orientalisches Kloster versetzt zu fühlen. Oder wenn ich mittags oder abends meinen Esel besteige, diese Verkörperung treuherziger Geduld und stoischer Ausdauer, und den Vierfüßler in Bewegung setze: wo in aller Welt wäre im Umkreis einer Stunde eine solche Mannigfaltigkeit des Schönen und Interessanten zu finden, wie es sich hier auf Bergeshöhen und am Wüstensaum, aus dunkeln, verfallenen Gassenwinkeln und im bunten Gewühl der Bazars entfaltet? Andere Städte haben etliche Bauten und Denkmale, ihre Galerien und Museen, und manche sogar ihre kleine, hochwichtige Geschichte; Kairo und seine Umgebung erzählt die Geschichte der halben Menschheit in einem einzigen Denkmal von unerschöpflicher Mannigfaltigkeit, seinem eigenen Bilde.

Seit drei Tagen ziehe ich regelmäßig durch das trutzige Bab el Nasir, das Siegestor, nach den Kalifengräbern und komme abends durch die Sekke Gedide, an deren Ende derzeit das bunte Treiben eines arabischen Volksfestes tobt, in der Dämmerung zurück. Die beiden Tore führen nach Nordosten aus der Stadt unmittelbar in die Wüste, welche hier die Stadtmauern berührt und vom Gewimmel unzähliger kleiner, weißgetünchter Grabmäler belebt ist.

Hinter diesen Friedhöfen zieht sich ein langgestreckter hoher Sandhügel hin, auf welchem Dutzende von Windmühlen ihre zerfetzten Arme schwingen und durch den an mehreren Stellen tief eingeschnittene Hohlwege führen. Den einen oder anderen derselben durchreitend, sehen wir die Kuppeln und Minarets einer zweiten Stadt, die sich, vollständig getrennt von Kairo, in einer weiten, sandigen Ebene ausstreckt. Links im Hintergrund steht der Gebel Achmar mit seinem roten vulkanischen Gestein. Rechts der Mokattam mit lichtgelben, horizontal gestreiften Wänden und senkrechten Abstürzen. Und vor uns, von Nordost nach Südwest sich ausdehnend, da und dort umdrängt von Fellahhütten und kleinen Friedhöfchen neuerer Zeit erheben sich die vierzig Kuppeln einer Stadt der Toten, voll zerfallender Pracht, und doppelt schön in ihren Trümmern.

Weit draußen im Norden, fast verlassen von den andern, wie ein Wachtposten gegen die Dämonen der Wüste, steht das Mausoleum von Kansuwe el Ghuri. Ein Würfel mit zarten Stalaktitennischen, mit feinen Zeichnungen in Basrelief auf den glatten Flächen und von einer Kuppel gekrönt, die mit einem bunten Gewirr geradliniger, rösselsprungartiger Linien bedeckt ist, denen das Auge in einer

müßigen Minute mit träumerischer Neugier folgt. Schakale schleichen ungehindert durch Tor und Fenster, und Hunde schlafen vor der heiligen Kibla. Das Grabdenkmal unter dem Stalaktitendom ist verschwunden oder ist vielleicht nie vorhanden gewesen. Denn El Ghuri, der es vom Sklaven zum Sultan gebracht und in dem die Prachtliebe des ägyptischen Kalifentums gegipfelt hat, fiel bei Aleppo 1516 nach einer verlorenen Schlacht ohnmächtig zu Boden, wurde von seinen eigenen Leuten totgeschlagen und sein Kopf dem Osmanensultan Selim verehrt. Ein Ende, das bei den Königen und Fürsten, die uns hier umgeben, zu den ehrenvolleren und angenehmeren gerechnet werden muß.

Auf Kansuwes Grabmal folgen nach Süden hin drei große Grabmoscheen: Sultan el Aschraf, der älteste der Gruppe (1291), der den Christen Acca abgenommen, Emir Yusuf (1440) und Sultan Barkuk (1399). Die zwei ersten scheinen mir die schönsten Minarets von Kairo zu besitzen. Nichts kann den Reichtum der Formen, die zarte Eleganz der Einzelheiten und zugleich das Ernste, Würdevolle des Gesamteindrucks überbieten. Und nichts kann die Farbenwirkung erhöhen, welche die scharfkantigen Steine mit ihren grellen Lichtern und tiefen Schatten auf dem blauen Hintergrund des Himmels erzielen.

Näher auf diese Bauten einzugehen, würde leicht ein Büchlein füllen und doch kein Bild geben. Zu einer solchen Verirrung könnte wohl die großartigere Grabmoschee des Sultans Barkuk verführen, in deren stillem quadratischem Hof das einzige Bäumchen der ganzen Totenstadt, eine Tamariske, grünt. Ringsum, teilweise halb eingestürzt, erheben sich die hohen Hallen der Moschee, die sich gewöhnlich an die größeren Grabstätten anschließt. In der linken Ecke,

unter einer gewaltigen, mit Palmblattverzierungen bedeckten Kuppel, liegt das Grab des Sultans und seiner zwei Söhne, von denen der eine in Damaskus hingerichtet, der andere in Kairo ermordet wurde. Rechts, unter einem entsprechenden Dom, liegen seine Frauen.

Von hier aus, weiter nach Süden, werden die Bauten weniger großartig. Ein zweiter el Aschraf, Burs Bei, Kait Bei und andere haben mit Mausoleen Moscheen verbunden. Die meisten Sultane begnügen sich jedoch mit einer einfachen, kuppelgekrönten Grabkapelle. Eine der niedlichsten Gruppen dieser Art steht südwestlich von Barkuk, wo in einem kleinen, mauerumschlossenen Hof ein Sultan Achmed und Sultan Soliman ihre Grabkuppeln vereinigen. Neben Solimans Kapelle ist ein Grabbaldachin eines seiner Mamlucken und der ganze Platz ist ein wahres Schmuckkästchen sarazenischer Baukunst und orientalischer Poesie; dabei doch nur eines unter Dutzenden.

Die malerischen Formen, welche der Zerfall den reizenden Bauten gegeben hat, tragen nicht wenig dazu bei, ihre phantastische Schönheit zu erhöhen. Die steinernen Teppiche, mit denen die Wände behängt sind, die Stalaktiten der Tore und Gesimse, die wunderbaren Kuppeldecken sind an sich fremdartig und merkwürdig genug. Wenn aber die stützenden Pfeiler eingefallen sind, wenn Balkone und Brüstungen in der Luft hängen, wenn die Schlußsteine gewaltiger Bogen, die klaffend ins Blaue ragen, am Boden liegen, und ganze Dome, wie von einem Riesenschwertstreich gespalten, nach rechts und links sich neigen: dann fühlt man sich in einer Zauberwelt von Genien und Gespenstern, die allein noch diese wunderbare Totenstadt erhalten und beleben.

Doch auch andere Lebewesen quillen aus Löchern und Höhlen, aus versteckten Kellern und vertrockneten Wasserbrunnen dem harmlosen Fremden entgegen. Lebendige Mumien, die mühsam ihre nackten Knochen zusammenhalten, braune Würmchen, die noch nicht gehen können, halbblinde Weiber, die mich hinter ihren Lumpenschleiern hervor mit Zärtlichkeiten überschütten, achtjährige Mädchen mit glühenden Augen voll begehrlicher Schlauheit, die mir singend versichern, daß sie meine Frau seien; all das vereinigt sich in dem Chor: «Backschisch, ya hoagah!» Es ist nicht bös gemeint, und Weniges genügt. Aber die Geduld und die gute Laune darf man nicht verlieren. Sonst wird einem der Besuch des vierzehnten und fünfzehnten Jahrhunderts durch das Eindringen des neunzehnten allzu gründlich gestört.

Welche Zeit es gewesen sein muß! Wieviel Köpfe der fromme Barkuk abgeschlagen haben mag, eh' er seine stolze Grabmoschee zum ewigen Ruhm des Propheten zu stande gebracht hat! Hier liegt Sultan Achmed; auch ohne seinen Kopf, Sultan Kalaun, der prachtliebende, der kaum einen Diener finden konnte, welcher seine Leiche heimlich zu verscharren wagte. El Gluris, wie manches andern Grabmal wartet noch heute auf die Gebeine seines Erbauers, die in Syrien, Kleinasien oder Arabien vermodern. Es ist eine lange Geschichte von Verrat und Gewalttaten, Mord und Greueln, in der sich die Menschen hülflos durch Jahrhunderte fortwälzen, daß man müde wird, auch nur davon zu lesen. Und dabei fanden sie Zeit und Kraft und Geist, diese Wunder zu schaffen, zur Ehre Allahs, des Einzigen!

Wenn übrigens das noch eine Zeit lang so fortgeht — ich spreche nicht von dem kopflosen Sultan Achmed, sondern

von meinen Maschinen, die noch immer zwischen Alexandrien und Damiette auf dem Nil schwimmen[1] — und ich mich trotzdem nicht unter die heulenden Derwische aufnehmen lasse, so soll mich — — ja so!

137.

Scharabas bei Damiette, den 20. April 1880.

Die Zeit der langen Briefe ist vorbei. Ein Glück, daß ich mich auf den Überschuß guter Werke aus der jüngsten Vergangenheit berufen kann. Ich schreibe in einem Häuschen aus Nilschlamm, aus dem bei meiner Ankunft eiligst ein fast ebenso großer Haufen Staub, Stroh und Flöhe hinausgefegt wurde, und das dann nach weiteren zehn Minuten sein entsprechendes Hausgerät empfing. Neben mir wohnt ein armenischer Kammerdiener Nubar Paschas, den mir sein Herr als dienstbaren Schutzgeist mitgegeben hatte, und der sich seit zwei Tagen mit vieler Geduld von mir pflegen läßt; denn er behauptet, sich erkältet zu haben. Hundert Schritte davon sind drei Häuser, das eine geheimnisvoll verschlossen und bewacht, das Harem Mahmuds, des Gutsverwalters, das andere stets offen, die stallartige Wohnstätte eines französischen Mechanikers, und als drittes ein altes Maschinenhaus, das stattlichste von den dreien. Hinter dem letzteren und hart am Nil ist das chaotische Feld meiner Tätigkeit, auf dem das neue Pumpwerk errichtet wird, dessen Ankunft ich so lange mit Schmerzen erwartet habe.

[1] Vermutlich um mir diese Wartezeit einigermaßen erträglich zu machen, lud mich Nubar Pascha eines Tags zu einer Fahrt in seinem kleinen Dampfer ein, auf der das damals für verloren angesehene Stauwerk bei Kaliub, der Vorläufer des jetzt berühmteren Staudamms bei Assuan, besucht wurde (s. Bild 33).

Sonst ist alles eine unübersehbare Fläche mit ein wenig Weizen und ein wenig Baumwolle und unendlich viel Reis, dem Haupterzeugnis der Gegend. Denn ein Dutzend Fellahhütten, welche sich kaum über den Boden erheben, dem sie gleichen, sind nicht des Bemerkens wert.

Fast noch bescheidener ist, was sich von Menschen zeigt, da Nubar Pascha das große Gut nicht selbst verwaltet, sondern an die Bauern der umliegenden Dörfer verpachtet hat, denen er zugleich das Wasser liefert. Das letztere sollen unsere Pumpen in so außerordentlich billiger Weise beschaffen, daß es mir vor der kommenden Prüfung förmlich graut. Denn Mr. Fowler hat Nubar ein fast unmögliches Minimum von Kohlenverbrauch versprochen, und ich bereue seit Wochen dieses rasche Versprechen aufs tiefste. — Es ist allerdings herrlich — für Mr. Fowler —, daß man sogar seine Gewissensbisse durch einen andern erledigen lassen kann.

Nubar, der mich selbst in seinem Dampfer hierherbringen wollte, zog schließlich vor, diese Ehre seinem Kammerdiener zu überlassen, mit dem ich zunächst nach Damiette fuhr. Es ist eine altertümliche, wunderlich aussehende Stadt mit einer langen Reihe hoher, zerfallender Häuser, dicht am Nil, und mit einem halben Dutzend hübscher Minarets und ärmlicher Moscheen. Ein Franzose, der während des Suezkanalbaues hier strandete, hält das einzige Wirtshaus, in dem wir die einzigen Gäste waren. Die Stadt war in fieberhafter Erregung. Denn am folgenden Tag wurde der Vizekönig erwartet, der gegenwärtig eine Rundreise macht, um sich hinter dem Rücken der europäischen Finanzverwaltung Geld für eine Reise nach Konstantinopel einzusammeln, und deshalb das Land von Ort zu Ort ab-

graſt. Es iſt etwas hart, wenn man illuminieren muß, während einem die Taſchen ausgeleert werden. Aber die Leute ſcheinen ganz glücklich dabei, und preiſen die von Gott gewollte Regierungsweiſe mit viel ſchönen Reden.

Am folgenden Morgen nahmen wir ein Boot mit einer ausbedungenen Bemannung von drei Leuten, um nilaufwärts nach Scharabas zu kommen. Der dritte Schiffer, zugleich der Steuermann, war aber erſt fünf Jahre alt, ſo daß ich das Amt ſelbſt übernehmen mußte, was mich einen halben Tag lang um ſo mehr unterhielt, als wir viermal ſtrandeten, und unſer kleiner Steuermann ſich beim Eſſen einer Apfelſine, die ich ihm geſchenkt hatte, ſoweit vergaß, daß er über Bord fiel und mit vielem Geſchrei wieder gerettet werden mußte. Andererſeits war die ſtille Fahrt in der köſtlichen Morgenluft überaus angenehm und die Begegnung mit den fünf vizeköniglichen Dampfern, ſowie der Jubel der Dörfer am Ufer, ſelbſt zu Ehren des Küchendampfers, von hohem und allerhöchſtem Intereſſe.

Und nun ſitze ich hier, vergeſſen von der Welt, die Welt vergeſſend.

138.

Alexandrien, den 6. Mai 1880.

„Meine Ruh iſt hin" — und ich kann nicht leugnen, daß mir dies angenehm iſt.

Am Sonntag verließ ich Scharabas, nach glücklicher Beendigung meiner dortigen Arbeiten. Selbſt Fowlers wahnſinnige Verſprechungen wurden buchſtäblich eingehalten, ja, mit Hülfe eines kleinen Bakſchiſchs noch übertroffen. Am Montag war ich in Kairo und hatte meine letzte, höchſt befriedigende Beſprechung mit Nubar Paſcha. Bei ihm

fand ich ein Telegramm von Leeds, das mich anwies, auf einen Brief zu warten, der soeben der Post übergeben werde. Der Dampfer von Brindisi, der ihn vermutlich bringt, hätte heute vormittag ankommen sollen, ist jedoch noch nicht in Sicht. Der Dampfer nach Brindisi aber, mit dem ich gehen wollte, verläßt den Hafen heute nachmittag um vier Uhr. So sitze ich vielleicht noch tagelang hier. Zum Trost erhielt ich soeben zwei Bestellungen auf Maschinen wie die zu Scharabas, was mich auf einige Tage aufrecht erhalten wird.

Die zwei Wochen im Delta waren für die Arbeiten, die dort auszuführen waren, und für Ägypten überhaupt eine merkwürdig kurze Zeit, aber lang genug in anderer Beziehung. Vierzehn schlaflose Nächte sind kein Kinderspiel, wenn sie vierzehn arbeitsvolle Tage begleiten. Im gewöhnlichen Sinn, in dem die Bemerkung von den weiblichen Mitgliedern eines wahrheitsliebenden Familienkreises gebraucht wird, darf ich keck behaupten, daß ich zwei Wochen lang „kein Auge zugetan habe". Waren es nicht die Flöhe, so waren es die Moskitos. Hatten diese genug, so kamen die Sandfliegen; und dann waren die Flöhe wieder nüchtern. Man muß es erlebt haben, um es zu fassen. Dazwischen hielten mich wirkliche Geschäftssorgen munter: ein Schornstein, der ohne die nötigen Hülfsmittel aufgestellt werden mußte und bei dem zwölf Menschenleben auf dem Spiel standen, allerdings nur Fellachin; ein Kondensator, der sich tagelang weigerte, zu kondensieren; eine Expansionssteuerung, die mir im Kopf herumging, anstatt ihre Pflicht anderweitig zu tun. Aber alles findet schließlich sein Ende. Nach einer Woche ließ mich mein armenischer Kammerdiener im Stich. Selbst ihm wurden die Flöhe zu viel. Nach der zweiten und nach dreitägigen Versuchen hatte ich schließ-

lich meine Maschine in musterhaftem Gang. Nubar schrieb, daß er nicht kommen könne und so packte ich fröhlich auf, um ihm in Kairo zu berichten, wie die Sachen stehen.

Geburtstagsbetrachtungen müssen wir uns heute erlassen. Je älter ich werde, um so lieber erlasse ich sie mir selbst, da ich mich schon längst mit Ergebung in den Flug der Zeit gefügt habe. Ich habe das Alter erreicht, in dem jeder Geburtstag ein Todestag ist, — der Todestag eines unwiederbringlichen Jahres. Und deshalb der beste Tag, eine Stunde lang mit lieben Toten zu verkehren. Dazu wird's doch reichen gegen Abend des Tags, an dem auch unser Eduard starb.

Nachschrift: Zwei Stunden nach Abgang des Brindisidampfers erhielt ich die erwarteten Briefe von England.

Erzählte ich Euch, daß wir eine Maschine auf den Vesuv geliefert haben, um Damen und wohlbeleibtere Reisende die letzte, steile Strecke bis an den Krater hinauf zu schleppen? Fowler schreibt, die italienische Gesellschaft, welche die Sache in Händen hat, behaupte, die Maschine tauge nichts. Ich solle unverzüglich nachsehen, woran es fehle, und die Sache in Ordnung bringen.

Meine Adresse ist demzufolge für die nächste Zeit Hotel de Russie, Neapel, mein Aufenthalt der Gipfel eines feuerspeienden Bergs. Sichtlich heben sich meine Verhältnisse.

139.

Neapel, den 30. Mai 1880.

Neapolitanische Briefe will ich Euch in Leeds schreiben. Man hat hier wirklich keine Zeit, die schönen Stunden mit Tinte zu verklecksen. In der ersten Woche schien mir jeder Augenblick, den ich zu Haus zubrachte, ein Raub an der

köstlichen Gegenwart; in der zweiten nahmen mich die Geschäfte vom frühen Morgen bis in die späte Nacht in Anspruch. Hiervon zunächst ein paar Worte.

Der Brief aus Leeds, der mich von Alexandrien nach Neapel sprengte, sagte bloß: daß wir auf dem Vesuv mit unserer Maschine «in a mess» (in Schwierigkeiten) seien und daß ich die Sache untersuchen und in Ordnung bringen möge. — Ich gedachte deshalb, es schlau zu machen, wenn ich meinen ersten Tag in Neapel dazu verwendete, inkognito den Stand der Dinge auszukundschaften und den Vesuv und seine Bahn als neugieriger Vergnügungsreisender zu besuchen. Ein herrlicher Ausflug! Nur wurde mir am Fuß des steilen Kegels, der aus den Weingärten der Lacrimæ Christi jäh aufsteigt, und wo ein paar weiße Häuschen, weithin sichtbar, die Station und das untere Ende der Vesuvbahn bezeichnen, der Eintritt in das Maschinenhaus mit Höflichkeit, jedoch mit mehr als nötiger Entschiedenheit verweigert. Ich ließ deshalb mein Inkognito fallen. Aber auch das half nichts. Die Maschine sei nicht von Fowler und Co. und ohne einen Erlaubnisschein der Gesellschaft in Resina oder Neapel könne ich nicht eintreten. Für den Augenblick war nichts zu machen, als mich ausschließlich mit der schönen, feuerspeienden Natur zu befassen. Was ich denn auch mit vielem Genuß tat.

Später klärte sich die Sache dahin auf, daß zur Zeit alles in scheinbar unentwirrbarer Verwirrung lag. Bankiers, Erfinder, Konzessionäre, Unternehmer, Direktoren, — niemand wußte, wer Koch oder Kellner war. Der erste Direktor hatte soeben den ersten Ingenieur geohrfeigt, oder umgekehrt, und Sekundanten und Advokaten warfen sich wechselweise zur Türe hinaus.

Zweifellos: es war eine Drahtseilbahn neuester und wunderlichster Art. Ihr Erfinder, Olivieri, hatte bei uns eine Maschine bestellt, um seine Drahtseile in Bewegung zu setzen. Wie die meisten Erfinder hatte er sich aber bezüglich des Kraftbedarfs seines Systems gewaltig getäuscht. Als man die Wagen in Bewegung setzen wollte, fand sich, daß die Maschine nicht halb stark genug war. Daraus ergab sich natürlich zunächst ein heftiger Briefwechsel mit Leeds, währenddessen die Direktoren der Bahn, die nicht warten wollten, eine andere, fast dreimal so große Maschine kauften, die in Neapel auf Lager stand. Als ich ankam, fand ich diese bereits in Tätigkeit und unser armes Maschinchen in einer Ecke, verbannt und verlassen.

Da ich niemand entdecken konnte, der irgendwelche Weisungen zu geben vermochte, ging ich auf eigene Faust zu Werk, bestellte Kohlen, ließ eine Bremse machen, stellte die Maschine wieder auf, kurz, traf alle Vorbereitungen, um wenigstens mir selbst zu beweisen, daß sie die Kraft abgab, die bestellt worden war.

Inmitten dieser Geschichten und Geschäfte stehe ich noch. Die Maschine ist nämlich leider tatsächlich nicht in Ordnung und wo der Fehler sitzt, ist mir nach den Versuchen der letzten drei Tage noch nicht klar, was mir die unvergleichlich schöne Fernsicht, die ich täglich genieße, nicht wenig verbittert. Schließlich kann man in allen Lagen des Lebens nicht mehr tun als seine Pflicht, und dabei sollte auch ich mich beruhigen können.

Aber jetzt doch noch ein paar Worte, die sich nicht auf Kohlenverbrauch und Kesselstärke beziehen.

Ein Bild dieser herrlichen Bucht geben zu wollen, die jeden Morgen von Sorrent bis Ischia wie ein Stück Him-

mel vor mir liegt, wäre ein vergebliches Unterfangen. In der ersten Woche, in der ich auf meine Bremse wartete, hatte ich Zeit, mich auch anderwärts ein wenig umzusehen. Den Posilip, Pompeji, Herkulanum, Castellamare, Camaldoli, selbst Capri konnte ich wenigstens mit der Muße des neunzehnten Jahrhunderts besuchen.[1] Den Vesuv selbst, den ich täglich besteige, kenne ich nunmehr bereits wie wenige Vergnügungsreisende, und sehe mit Erstaunen, welche Veränderungen selbst nur vierzehn Tage an seinem Krater hervorbringen. Vorgestern war ich wieder auf dem höchsten Gipfel. Es war während und nach einem lebhafteren kleinen Ausbruch, der einen zweiten Hülfskrater geschaffen hatte. Das Gepolter in den Eingeweiden der Erde, das Zischen des Dampfes im Innern des Berges, das Prasseln der fallenden Steine ist mir zu einer neuen Art Musik geworden, die mich in allen Alltagsmühen tröstet. Von wirklicher Gefahr ist zur Zeit keine Rede. Überdies sagt Schiller: „Der scheut den Berg nicht, der darauf" — Bremsversuche anzustellen hat. — Und dann die Lacrimæ Christi!

Ich schließe, um meinen Kaffee unter dem Sternenhimmel einer neapolitanischen Mainacht zu trinken. Ein Deutscher hat wenige neapolitanische Mainächte im Leben und muß zusehen, sie zu genießen. Morgen, in aller Frühe, klettre ich wieder, hoch zu Roß, dem rauchenden Gipfel zu. Umsonst bekomm' auch ich meine Lebensfreuden nicht.

---

[1] Zwei Skizzen aus diesen Tagen, die eine die sogenannte Villa der Donna Anna, eine prächtige Ruine am Posilip, in der nächsten Nähe Neapels, die andere ein Bildchen aus Capri, dessen unvergängliche Schönheit ich nur im Flug erhaschen konnte, haben auf Bild 34 und 35 Platz gefunden.



Gez. Juni 1880. Bild 35, siehe Seite 336.

Auf Capri.



Gez. Juli 1882. Bild 36, siehe Seite 405.

Ludgatehill und St. Paul. London.

140.

Neapel, den 8. Juni 1880.

Es war kein Spaß, und der Sieg, den ich schließlich errang, hat Mühe gekostet. Auch ist mir ein wenig zumut wie dem Pyrrhus. „Noch ein Triumph dieser Art und ich muß froh sein, mit heiler Haut allein nach Haus zu kommen!“ Vor etlichen Tagen sah ich das zweifelhafte Grab Virgils und vorgestern kroch ich im unzweifelhaften Haus des Sallust herum. Kein Wunder, daß ich es mit klassischen Zitaten nicht allzu genau nehme

Die ganze Not, die mich hier drei Wochen lang gequält hat und deren Ursache ich an allen Enden und Ecken suchte, lag schließlich in einem Schornstein, den mir die Herren Italiener verpfuscht hatten. Die Sache ist zu technischer Natur, um sie Euch auseinanderzusetzen, ohne uns allen zur Qual zu werden. Der verantwortliche Sünder aber, der das Elend angerichtet hatte, war schon längst über alle Berge, und die, welche hier waren, wollten nichts davon gewußt haben, so daß ich gestern nach einer stürmischen Szene mit der ganzen Sippschaft den Herren am Abend noch einen derb deutschen Brief schrieb. Der tat denn auch heute seine volle Wirkung und die Sache scheint sich in Versöhnung, Freundschaft und eine neue Bestellung auflösen zu wollen. Wir trennten uns nach viel unnötigem Schreien jedenfalls mit der Versicherung allseitiger Hochachtung, ich überdies mit dem erhebenden Gefühl, Neapel gesehen zu haben und doch nicht gestorben zu sein.

141.

Maraschesti, den 20. Juni 1880.

Am Schluß meines neapolitanischen Aufenthalts überstürzten sich die geschäftlichen Begebnisse, und flogen Briefe und Vorschläge, Gegenvorschläge und Vertragsentwürfe in einer Weise hin und her, daß ich nur aus meinen Notizbüchern herausfinde, wem und was ich damals geschrieben und getrieben habe. Und dann kam eine zwar kurze, aber so bunte und bilderreiche Reise, daß ich förmlich verwirrt hier ankam und mir die landwirtschaftliche Stille und die, um mich mild auszudrücken, weniger aufregenden Landschaftsbilder Rumäniens erst nach und nach wieder zu meinem moralischen und physischen Gleichgewicht verhelfen.

Neapel, Rom, Florenz, Venedig, Wien, Pest, Bukarest — ich sollte dies in drei bis vier Tagen hinter mir haben, habe mir aber doch sechsunddreißig Stunden für Rom erlaubt. Was gewiß Hunderte beschrieben haben, die ihr Leben daran rückten, will ich nach einem solchen Sturm nicht mit der Feder berühren. Mein Aufenthalt in der Stadt der Sieben Hügel, währenddessen ich kaum Atem zu holen wagte, um keine Zeit zu verlieren, war ein warnendes Beispiel, wie man das ewige Rom nicht sehen darf, andererseits aber auch ein nachahmenswertes Vorbild, wie man den fliegenden Augenblick am Schopf packen und ihm soviel Haare ausreißen soll als möglich, selbst wenn es ein paar der eigenen kostet. Über hundertmal gehörte Strohwahrheiten kommt man allerdings bei dieser Art des Genusses nicht hinaus. Und doch war die Stunde unter dem Riesendom von St. Peter und im vereinsamten Kolosseum, der Blick auf Florenz, die halbstündige Gondelfahrt im Mondschein von Venedig, der kurze Traum im Dunkel der Stephans-

kirche zu Wien gut, um mir den Kohlen- und Lavastaub aus der Seele zu fegen, den ich vom Vesuv mitgeschleppt hatte.

142.

Maraschesti, den 4. Juli 1880.

Nach dieser tollen Jagd war Maraschesti ein wohltuender Gegensatz, wie man ihn sich kaum stärker wünschen kann. Das weite Tal des Sereth, mit den blauen Karpathen in der Ferne, mit seinen rebengrünen Hügeln in nächster Nähe, seinen ruhigen Maisfeldern, mit stattlichen Eichenwäldern da und dort, die der allgemeinen Entlaubung der Welt bis heute getrotzt haben, — dies alles gibt den Augen- und Kopfnerven Zeit, sich zu beruhigen. Die Poesie des Welschkorns hat nichts übermäßig Aufregendes, und das landwirtschaftliche Gemüt, das heute nach Regen seufzt und morgen nach Sonnenschein, faßt sich in Ergebung, wenn es trotz alles Seufzens die braune Erde grün werden sieht und die grüne gelb.

Eine klassische Umgebung tut das übrige. Mein Freund, der Buchhalter Xenophon, und der Gutsverwalter Herakles empfingen mich am Bahnhof. Der letztere spricht leider nur griechisch, und hat ein paar Augen, mit denen er jeden in den Grund bohrt, der ihn auch nur fragt, wieviel Uhr es sei. Der Dampfpflug war in vortrefflichem Gang, und die einzige Klage war, daß eine kleine Straßenlokomotive nicht soviel leisten wolle als eine große. Dem versprach ich, im ersten Feuer des Höflichkeitsaustausches, gründlich abzuhelfen; wie, weiß der Himmel.

Am folgenden Tag kam Ulysses Negroponte, der Eigentümer von Maraschesti, aus Konstantinopel, seinem gewöhn-

lichen Wohnort, mit seinem Bruder Theodoros und einem Baron von Rheineck. Letzterer ist der Sohn eines seinerzeit philhellenischen Generals, der in dieser Gegend als Gutsbesitzer hängen geblieben ist. Ich hatte zunächst auf meinen neuen Maiskultivator und eine kalifornische Mähmaschine zu warten, mit denen Versuche angestellt werden sollten, und vertrieb mir die Zeit mit kleinen Geschäftsreisen, bei denen es sich um Dampfpflüge, Feldbahnen und Bewässerungsanlagen, überall aber um Millionen handelte. Doch sind solche Dinge nicht über Nacht abzumachen und viel müßige und mühselige Arbeit wird vergeudet, ehe ein hoffnungsvolles Wald- und Feldblümchen dieser Art Früchte ansetzt.

Bei meiner Rückkunft wurde ich von Herrn Ulysses durch die Bestellung eines zweiten Dampfpfluges — diesmal für Leghlui, das Gut, das ich letzten Herbst besucht hatte, — angenehm überrascht. Auch kamen endlich Nachrichten von der österreichischen Grenze, daß der Maiskultivator dort angelangt sei und nach wenigen Tagen in Maraschesti sein könne.

Worauf wir, Ulysses und ich, uns auf den Weg machten, um sein Waldgut Grozesti in den Karpathen zu besuchen. Von der Eisenbahnstation Adjud führt ein häufig wegloser Weg nach der Ostgrenze Siebenbürgens. Nachdem man auf einer Strecke von etwa fünfzehn Wegstunden drei brückenlose Gebirgsströme durchfahren hat, in denen das Wasser den Boden der Droschke überschwemmt, und sich mannigfach über die Möglichkeit verwundern mußte, bis zu welcher die Schlechtigkeit eines Weges herabsinken kann, erreicht man in einem herrlichen Wald- und Gebirgstal auf dem Gipfel eines reizend angelegten Hügels und am Eingang eines

Engpasses, der über die rumänische Grenze führt, das Landhäuschen, wo wir uns vier Tage lang aufhielten.

Während derselben durchritten wir in allen Richtungen tiefe Waldeseinsamkeiten, wanderten in dem Bett von Forellenbächen Pässe empor, bis gefallene Buchen und Eichen weiteres Vordringen unmöglich machten, und kletterten auf allen Vieren Waldabhänge empor, die von Pferden nicht mehr erstiegen werden konnten. Abends und nachts mußten flüchtige Skizzen ins Reine gebracht und Berechnungen angestellt werden, die insgesamt darauf abzielten, der Waldespoesie so rasch als möglich ein Ende zu machen.

Dies sind nun zwar alles vorderhand Projekte. Aber Ulysses, der neben modernem Unternehmungsgeist die vielgerühmte Schlauheit seines homerischen Namensvetters besitzt und einer griechischen Menelausgestalt Ehre machen würde, hat mehrmals in seinem Leben mit solchen Projekten rasch und mit viel Glück ernst gemacht.

Wahrscheinlich werde ich in nächster Zeit die Behörden meines engeren Vaterlands ersuchen müssen, Herrn Negroponte einen sachverständigen Fach- und Forstmann zu beschaffen, der mit dem Umhauen von Bäumen vertraut ist und sich nicht vor Bären fürchtet. Sein Vorgänger habe, höre ich, den Posten übel zugerichtet und mit Entrüstung verlassen, da er sich mit dem wilden Waldzeug der Gegend nicht befreunden konnte.

143.

Bukarest, den 17. Juli 1880.

Es ist, als ob ich aus Rumänien nicht mehr hinauskommen sollte. Schon zum zweiten- und drittenmal glaubte ich fertig zu sein, immer wieder tauchte etwas auf, das zu

vernachlässigen schade gewesen wäre, weil ich nun doch einmal hier bin, und damit war wieder eine Woche verloren. Man muß sich mit einem guten Vorrat von Philosophie wappnen, um bei einer derartigen Tätigkeit nicht dampfartig aus der Haut zu fahren.

Dazu ist Rumänien und sonderlich Bukarest im Juli kein Paradies. Es kann afrikanisch heiß werden, und die schwüle, feuchte Luft, eine Folge der nicht seltenen Regenschauer, macht die Hitze fast unerträglich. An Fiebern fehlt es deshalb auch keineswegs. Ich selbst habe mir infolge einer der Erkältungen, die sich in der Hundehitze kein Mensch erklären kann, mit welchen man aber dennoch alles erklärt, ein entzündetes Auge zugelegt, das mir die Welt nicht rosiger erscheinen läßt.

Der Maiskultivator hat in der Hauptsache getan, was er gesollt. Alle wesentlichen Knotenpunkte, auf die mir's angst war, lösten sich in befriedigender Weise. Dagegen sind kleine Konstruktionsabänderungen nötig, um ihn für das kommende Jahr ganz kampftüchtig zu machen. Der unverständigen Laienwelt gegenüber sind derartige Kleinigkeiten oft widerwärtig; mir selbst machen sie keine Sorgen. Sie sind die unvermeidliche Zugabe beim Bau neuer landwirtschaftlicher Geräte. Negroponte hatte ich zum voraus in die höheren Geheimnisse unseres Schaffens eingeweiht, deren höchstes darin besteht: daß wir nicht wissen, was wir tun, ehe wir's getan haben. Er war deshalb zufrieden, denkt aber, im nächsten Jahr sollte die Sache ohne weitere Störung in Gang kommen. Und das denke ich auch.

In Bukarest hatte der englische Konsul eine Anzahl Grundbesitzer aufgetrieben, die sich alle für Dampfpflüge höchlich zu interessieren vorgaben. Aber überall war es

dieselbe Geschichte. Die Leute schienen mich als eine Art „Mädchen aus der Fremde“ zu betrachten, das nach Rumänien gekommen ist, um englisches Kapital — und namentlich Fowlersches — der wallachischen Landwirtschaft mit vollen Händen zur Verfügung zu stellen. Die einen wollen dampfpflügen, aber Fowler soll ihnen die Maschinen dazu leihen; die andern wollen Dampfpfluggesellschaften bilden. aber Fowler soll ihnen das Kapital dazu geben; wieder andere wollen in der Dobrudscha ein großes landwirtschaftliches Unternehmen auf Aktien begründen, zu dem „zunächst“ fünf Dampfpflüge nötig sind. Sie bieten das Land hierzu, das, wie sie zugeben, ohne Pflüge nichts wert ist. Wir sollen die Pflüge hergeben, die ohne Land auch nichts wert seien; woran etwas Wahres ist. Umsonst versichere ich ihnen, daß ich nicht hierher gekommen sei, um ihnen Geld zu bringen, sondern im Gegenteil. Erst schütteln sie ungläubig die Köpfe, und dann verlieren sie alles Interesse an der Dampfkultur. Besonders entmutigend für Rumänien ist, daß diejenigen Leute, die wirklich etwas tun, fast ausnahmslos Ausländer sind: Griechen, Juden, Armenier ꝛc. Die Rumänen beschränken sich meistens auf das Kernersche: „Preisend mit viel schönen Reden ihrer Länder Wert und Zahl“.

Von Bukarest ging ich über Giurgewo die Donau hinauf nach Simnitza, und schlief drei Nächte lang in dem Zimmer, ja in dem Bett, das der Kaiser von Rußland während der Plewnazeit benützt hatte. Es steht in dem Herrenhaus eines großen Gutes, das dem Fürsten Ypsilanti gehört und von einem seiner Landsleute, einem Herrn Manos, verwaltet wird. Hier soll es mit der Dampfpflügerei nächstes Frühjahr ernst werden. Ein wirklicher

Schritt vorwärts dieser Art muß auf Wochen dafür sorgen, daß einem Mut und Geduld nicht ausgehen.

144.

Leeds, den 5. September 1880.

Ruhigere Zeiten! — Jeden Morgen kommt Greig in mein Arbeitszimmer und läßt zwei oder drei Aufgaben zurück, von denen jede, mit Ernst angepackt und richtig durchgeführt, eine oder zwei Wochen in Anspruch nehmen würde. Wir fangen jedoch an, uns zu verstehen. Anstatt zu verzwatzeln und an zehn Enden zugleich anzufangen, schreibe ich die verschiedenen Probleme ruhig und wohlnumeriert auf ein Papier, z. B. so: 1. Versuche, um den verhältnismäßigen Wirkungsgrad ein- und zweizylindriger Dampfmaschinen festzustellen. — 2. Umgestaltung von G. Greigs Dampfmähmaschine. — 3. Entwurf eines Dampfgräbers für Hopfengärten. — 4. Feststellung einer Preisliste von Pumpen und Maschinen für Ägypten. — 5. Aufsatz für eine technische Enzyklopädie über Dampfkultur. — 6. Vortrag über die Anwendung des Dampfs auf die Landwirtschaft für das Institution of Mechanical Engineers. — 7. Projekt einer Drahtseilbahn auf den Snowden. — Und dieses Papier halte ich ihm von Zeit zu Zeit unter die Nase, mit der Bitte, mir zu bezeichnen, was er eigentlich wolle? Worauf er sich leise brummend zurückzieht und nach etlichen Stunden im Vorbeigehen durch die offene Türe meine Liste um ein paar Nummern vermehrt oder mir mitteilt, daß ich in kürzester Frist nach Ägypten aufzubrechen habe, was ich ebenfalls pflichtschuldigst auf mein Papier schreibe.

Die wunderliche Tatsache ist, daß wir, wie sehr häufig in schlechten Zeiten, zu viel zu tun haben. Denn die schlech-

ten Zeiten bestehen darin, daß Bestellungen für die gewöhnlichen Erzeugnisse der Werkstätten nicht in genügender Menge aufzutreiben sind und daß es an derjenigen Arbeit mangelt, die dem Kopf der Fabrik weniger zu tun gibt. Mit dem Suchen nach neuem wird dann eine Unmasse von Kopfarbeit nutzlos vergeudet; wenn man das nutzlos heißen kann, wozu die Notwendigkeit treibt. Und so kommt's, daß ich schon ein paar Tage nach meiner Ankunft über manches andere, nur nicht über Arbeitsmangel zu klagen habe.

Dabei ist mir leidlich wohl, auch wenn es sich nicht um Himmel und Erde bewegende Aufgaben handelt; denn Lebensbedürfnis ist mir fast ebensosehr die Verwertung der geistigen Arbeit als diese selbst, ihre langweilige und beschwerliche Anwendung auf die Wirklichkeit, der Druck von außen und von oben, der den alten Adam zwingt, sich mit Disteln und Dornen zu befassen. Wo soll ich den gleich her bekommen, wenn ich mich etwa von meinen hiesigen Verhältnissen lossagen wollte, die allerdings nicht immer den Idealen des Lebens entsprechen.

145.

Leeds, den 5. Oktober 1880.

Noch immer drückt eine gewisse Stille auf unsere Geschäftswelt, wenn auch Arbeit genug in der Luft liegt. So kam ich dazu, mit Druckluftmaschinen, die wir für Oberst Beaumont und seine Tunnelbohrer bauen, zuerst zu spielen und dann, während ich eine Reihe von Versuchen mit denselben zu leiten hatte, mich lebhaft für die Sache zu interessieren. Dies zwang mich, das ganze Gebiet der neuesten Wärmetheorie durchzuarbeiten: ein wundervolles

Gewebe von physikalischen Tatsachen und philosophischen Gedanken. Während man dem geheimnisvollen Leben von Kräften im Innersten der Stoffe nachspürt, das unfaßbare Unendlichkleine fühlt, greift und mißt, vergeistet sich uns die Materie sozusagen unter den Fingern. Es handelt sich hierbei nicht um phantastische Theorien, sondern um trockene Tatsachen, und es packt mich ein leiser Schauder, wenn mir aus dem tiefsten, geheimnisvollen Grunde der materiellen Natur dieses fast immaterielle Leben entgegentritt. Alles webt und lebt, zittert und schwingt in den unendlichen Massen des unendlich Kleinen, — in diesem Augenblick in der Form von Hitze, im nächsten als Elektrizität, wieder im nächsten als plumpe greifbare, ich möchte sagen: menschgewordene Kraft. Ist es das molekulare Leben des Weltgehirns? Sind wir daran, dem großen Pan in den Nerven zu wühlen; ist es etwas vom Urgeist der Schöpfung, der in den ruhelosen Milliarden von Atomen fortzittert?

Geistig, materiell — das sind Worte, weil wir keine andern haben. Aber wo bleibt die Materie, wenn wir mit dem Wirken ihrer unendlich kleinen Teile rechnen? Gerade wie Zeit und Raum, wenn wir uns in der unbegreiflichen Ausdehung beider verlieren!

Ich sollte nun freilich das alles von Amts wegen längst gewußt haben. Aber es geht mir, wie vermutlich anderen in ihren Wissenskreisen auch. Das menschliche Leben ist zu kurz, um nach allen Mücken zu schlagen, selbst den wichtigsten; und das menschliche Gehirn zu klein, um auch nur annähernd mit sich herumzuschleppen, was tragbar ist. So kam's, daß ich in den letzten Tagen viel Neues erfahren, viel Altes aufs neue gelernt habe und heute noch keineswegs damit zu Ende bin.

Morgen geht meine Straßenlokomotive mit den zwölffüßigen Rädern nach Huddersfield, um zum erstenmal ihr Brot zu verdienen. Ein Mann hat sie dort zum Steinefahren gemietet. Wenn sie in den nächsten Monaten nicht über ein Haus wegläuft oder sonst ein Unglück anrichtet, so kann aus ihr trotz alles Widerstrebens technisch konservativer Philister noch etwas werden.

146.

Leeds, den 31. Oktober 1880.

Im Zusammenhang mit meinen Entwürfen für Luftdruckmaschinen komme ich öfter mit Oberst Beaumont, dem Erfinder des neuesten Felsbohrers in Berührung. Wir haben ihm mehrere Maschinen gebaut, die bei Folkestone am künftigen Kanaltunnel bohren, mit dem es mehr und mehr ernst wird.[1] Beaumont bewegt sich mannigfach in den Kreisen der Erfinder von Profession, — einer wunderlicheren Rasse Menschen als die der Poeten —, erforscht ihre Gedanken und verwertet seine Beute im kommerziellen Leben, was seine erfinderischen Freunde nie zu tun im stande wären. Nebenbei ist er Parlamentsmitglied, ein angenehmer Gesellschafter und ein glänzender Erzähler. Einer seiner Bekannten in Kent, ein reicher alter Herr, beschäftigt sich seit Jahren mit dem Problem des Schneiders von Ulm, einer Flugmaschine. Sie war fertig: ein paar ungeheure Flügel in Verbindung mit einer großen Wurst aus Gas, die sich der menschliche Vogel um den Leib schnallt wie einen Schwimmring. Um jedoch den ersten Versuch zu machen, war es nötig, in einer gewissen Höhe vom Boden, z. B. vom

[1] Die Fortsetzung dieser Arbeiten wurde später durch einen Parlamentsbeschluß verhindert.

Dach eines Hauses herunter, anzufangen; denn auf flachem Boden ließen sich die Flügel nicht entfalten. Umsonst suchte der Erfinder seit Jahren einen seiner Freunde zu bereden, diesen Versuch zu machen. Umsonst erklärte er ihnen, daß ihn nur sein Alter und seine Wohlbeleibtheit abhalten, selbst zu zeigen, wie leicht und sicher sich die Maschine handhaben lasse. Sie bewunderten seine sinnreichen Gedanken, fanden die Gaswurst reizend und die Riesenflügel erstaunlich praktisch, aber sie blieben unerbittlich. Verzweifelnd gab Herr Bromley endlich seine Freunde auf und wendete sich an seinen Hausdiener, seinen Kutscher und seinen Gärtner. Nach Monaten schien der Kutscher zu erweichen. Er hatte das Rüstzeug schon mehrmals angezogen; Zuspruch und Versprechungen seines Herrn überwanden die erste Scheu. Unter dem Einfluß stärkender Getränke brachte ihn dieser endlich auf das flache Dach der Villa. Aber hier versagte alle Beredsamkeit, den Kutscher zum Gebrauch der bereits entfalteten Flügel zu bewegen. In Verzweiflung über die menschliche Dummheit und des Erfolges sicher gab ihm Bromley endlich einen kräftigen Stoß. Der Vogel flog und brach im nächsten Blumenbeet ein Bein. Er liegt derzeit, reichlich belohnt von dem etwas entmutigten Erfinder, und deshalb nicht unzufrieden, in einem Londoner Spital.

Es sei merkwürdig, erzählte der Oberst gestern, wie die allergrausigsten Projekte zur Zerstörung ganzer Flotten oder zur Vernichtung von Regimentern mit einem Schlag fast immer von der Geistlichkeit ausgehen, und komisch, wie diese Herren fast alle ihre Erfindung mit den gleichen Worten einführen: „Obgleich ein Diener des Friedens, halte ich es doch für meine Pflicht, soweit es in meinen geringen Kräften steht, zur Verteidigung unseres ruhmreichen Vaterlands

beizutragen 2c. 2c." — Einer dieser friedlichen geistlichen Landesverteidiger bot kürzlich dem Kriegsministerium ein Gewehr an, das, wenn der Drücker nur einmal berührt wurde, zehn Schüsse hintereinander abgeben sollte. Eine Probeflinte wurde nach des Pfarrers Angaben in Woolwich angefertigt und er sodann zu den Versuchen eingeladen. Das harmlose Männchen in Schwarz erschien auf dem Schießplatz unter den Offizieren, die sich vergebens bemühten, dem Erfinder klar zu machen, daß es seine Pflicht sei, sein eigenes Gewehr wenigstens zum erstenmal selbst loszuschießen. Der Mann des Friedens wollte sich hierzu nicht verstehen, indem er sich lebhaft auf sein Amt berief. Ein Unteroffizier, der den Wink seiner Vorgesetzten begriffen hatte, weigerte sich ebenfalls hartnäckig, das Mordwerkzeug, das zehnmal von selbst loszugehen versprach, anzulegen. Man wandte sich wieder an den Herrn Pastor, der endlich blau vor Zorn, Ärger und Angst den Schießplatz zu verlassen drohte. Schließlich um ihn zu versöhnen, wurde die Flinte an einen Pfahl gebunden und der Drücker an eine Schnur befestigt, so daß aus sicherer Entfernung geschossen werden konnte. Drei Schüsse gingen programmgemäß los, beim vierten aber brach das Gewehr vom Pfahl ab und fiel auf den Boden, wo es wie ein Frosch umherhüpfte, und die sechs übrigen Schüsse nach allen Richtungen abgab. Der Schrecken und die Flucht des Herrn Pastors vor seiner eigenen Erfindung beendeten die Versuche. Er habe sich seit der Zeit nicht mehr blicken lassen.

147.

Montag.

Ich schreibe im Bett, in einer höchst unbehaglichen Stellung; zyklopenartig, mit einem Auge.

Samstag früh hatte ich einen Unfall oder vielmehr einen Fall von einer Dampfpfluglokomotive herab unmittelbar auf den Kopf und auf ein äußerst solides Steinpflaster.

Ergebnis: ein paar Löcher im Kopf (äußerlich), ein verstauchtes Knie, desgleichen vier Finger, zwei Zähne weniger. Die Leute sagen, ich könne sehr dankbar sein. Ich bin's auch.

Der Arzt ist äußerst vergnügt. Die Folgen einer Gehirnerschütterung stellen sich nicht oder sehr milde ein, meint er.

Dabei bin ich voller Witze, kann sie aber leider nur schwer machen. Zum Teil, weil's dieser Feldscher verboten hat, der nicht eine Spur von Humor besitzt.

Auch soll man mich um keinen Preis ärgern, sagt er. Schreibt mir deshalb nicht, ich hätte nicht auf die Maschine hinaufsteigen sollen oder Ähnliches. Ich war von Amts wegen oben, und stand auf meinem Posten, als ich fiel.

Ich hätte freilich von Amts wegen stehen bleiben können.

Mein eines Auge, oder vielmehr das andere, ist vollständig unbeschädigt, aber zugeschwollen.

Ich schreibe morgen wieder, kürzer.

Verpflegung ganz vortrefflich.

148.

Dienstag.

Etwas besser. Die äußeren Wunden schließen sich hübsch, sind jedoch überhaupt nicht bedeutend.

Der Medikus fährt fort, vergnügt zu sein, war aber wütend, daß ich gestern geschrieben habe, und wollte es heute kaum gestatten.

Im allgemeinen können wir alle mit mir sehr zufrieden sein. Morgen mehr.

149.

Mittwoch.

Alle ernstliche Gefahr ist vorbei. Der Arzt behauptet, daß ich seit gestern Riesenfortschritte gemacht habe. Das Kopfweh ist nur noch nachts peinlich. Der Verband über dem Auge ist verschwunden und die Kopfwunden sind alle zu.

Mein rechtes Knie ist noch völlig steif und verdient keine Lobsprüche. Doch sei dies vorderhand keineswegs bedenklich.

150.

Donnerstag.

Die Sache wendet sich langsam zum Guten. Mein Knie bewegt sich seit gestern. Mein Kopf ist vernünftig; verwunderlicherweise am schlimmsten nach einem Schlaf, und am besten nach irgendwelcher kleinen Anstrengung. Der Doktor meint übrigens, an Wunderlichkeiten werde mir's in den nächsten acht Tagen nicht fehlen.

Das Frauenvolk schickt mir Blumen und Trauben. Sie denken mit Recht, weicher als gegenwärtig bekommen sie mich nicht sobald wieder.

151.

Freitag.

Heute nacht wachte ich nur einmal auf, ohne das regelmäßige Kopfweh. Heute früh war es wieder lebhaft da. Jedoch nicht so schlimm als gestern.

Mein Knie ärgert mich. Es macht zwar Fortschritte, aber von Schritten ist noch keine Rede. Der Arzt freut sich darüber, da es mich verhindere, ihm zu entwischen.

152.

Samstag.

Besser und besser! Der Doktor will mich zwar noch nicht aus dem Bett lassen, und ich bin damit einverstanden. Denn das Leben auf einem Bein hat seine Schwierigkeiten, obgleich man dabei mit aller Welt notgedrungen auf dem besten Fuß steht.

Tag und Nacht waren recht gut. Das Kopfweh in der Frühe weniger heftig. Doch ist die geistige Leistungsfähigkeit noch immer beschränkt. Was sich jedoch auch bei gesunden Menschen bemerken läßt.

Mein Fuß macht mir jetzt keine Sorgen mehr. Er wird jeden Tag um einen Zoll länger. Ich werde ihm bald Einhalt tun müssen.

Von jetzt an wollen wir zweitägige Bulletins ausgeben. Es ist nicht gut, daß man sich gar zu fürstlich behandelt.

153.

Sonntag.

Zum erstenmal wieder auf, an einem vernünftigen Tisch.

Auch hab' ich den Kopf nicht mehr verbunden. Die gut geschlossene Wunde wird nur noch alle Tage ein paarmal gewaschen.

Das Morgenkopfweh nimmt sichtlich ab. Doch ist das Gefühl, daß ich etwas im Kopf habe, noch nicht ganz verschwunden, obgleich keineswegs schmerzhaft. Der Feldscher — nach seiner Art — empfiehlt große Vorsicht, sagt aber nicht, wie dies anzugreifen sei.

Dagegen will er sich nichts aus meinem Knie machen, das mir sehr unbequem wird. Äußerlich ist nichts zu sehen. Mit dem Bein in gebogener Lage ist es vollständig schmerzlos und bewegungsfähig. Aber strecken will sich's nicht lassen über einen gewissen Winkel hinaus, so daß der Fuß heute um vier Zoll kürzer ist als der andere. Seit gestern habe ich immerhin einen halben Zoll gewonnen.

Das rechte Auge war innerlich nie verletzt, sondern nur zugeschwollen. Dagegen ist meine gute Wiener Brille völlig unbrauchbar. Selbst der Arzt gibt sie auf. In betreff der Verpflegung hätte ich nirgends besser aufgehoben sein können. Es ist, wenn ich mich nicht irre, in solchen Fällen Brauch, seine Haushälterin zu heiraten, solange man noch etwas schwach im Kopf ist. Sie ist eine durchaus achtbare Person, eine gute Köchin und ein edler Charakter, auch ungefähr fünfundsechzig Jahre alt, somit nicht zu jung. Wenn ich nur mein Bein strecken könnte! Denn Haustrauungen sind hier nicht Sitte.

154.

Donnerstag.

Da ich's versprochen habe, muß ich's wohl halten und ein allerletztes Bulletin ausgeben. Aber mein ganzes Le-

ben lang behalte ich mir das Recht vor, auf diese Briefperiode zu verweisen, wenn mich die Faulheit übermannt.

Hätte ich kein Knie, so wäre mir fast pudelwohl. Doch hinke ich auch in dieser Beziehung bereits ohne Stock herum, wobei mir kleinere Fußpartien, z. B. vom Tisch ans Klavier, noch genügen. Mein Kopf ist ganz in Ordnung und verrückter als je. An Unterhaltung fehlt mir's nicht. Briefe genug, vom Geschäft herauf. Die Ägypter werden ungeduldig. In Rußland fängt die Geschichte mit Butler-Johnston wieder an, in Portugal will jemand Seiltauen und in Rumänien soll ich beim ersten Frühlingssudelwetter gewiß nicht fehlen, meint mein „Freund" Negroponte.

Morgen gehe ich zum erstenmal aus, allerdings zu Wagen und zum Zahnarzt oder richtiger Zahnmechanikus, — denn an Zähnen, die nicht da sind, ist schwer zu doktern, — auch ein wenig in die Fabrik.

Mein Kopf hat seine Hauptprüfung auf rückwirkende Festigkeit rühmlichst bestanden, ohne die Elastizitätsgrenze zu überschreiten. Diese technische Auffassung der Sache werdet Ihr zwar nicht verstehen, wohl aber ahnen, daß nichts mehr zu befürchten ist als etwa eine Wiederholung. Das steht in der Macht dessen, der auch die Sperlinge vom Dach fallen läßt, und der wohl weiß, warum. Wenn es auch die Sperlinge ihrer Lebtage nicht begreifen.

Ihr werdet nachgerade wissen wollen, wie das alles gekommen ist. Ich erzähle es mit Vergnügen, unter der Bedingung, daß Ihr mit mir die Sache in ihrer ganzen Einfachheit ansehen wollt. Der Unfall war einer von denen, die in unserem mechanischen Leben zu tausend Malen vorkommen und: „Der gefallen, ist wie ein andrer Mann".

Die von Negroponte bestellten Dampfpflugmaschinen

sind eine völlig neue Gattung, sogenannte Verbundmaschinen, von einer Form, die noch nie für Dampfpflüge und nur ausnahmsweise bei Lokomobilen verwendet wurde. Ich schrieb schon von Bukarest aus, daß es das Beste wäre, zunächst eine Versuchsmaschine zu bauen, an der wir sämtliche Eigentümlichkeiten des Prinzips gründlich studieren könnten, um dann erst die Verhältnisse der rumänischen Maschinen festzulegen. Es geschah, und schon eine Woche lang war ich mit den erforderlichen Versuchen beschäftigt.

Mit den Geheimnissen von Bremsversuchen und Indikatordiagrammen werde ich Euch nicht belästigen. Wesentlicher ist, daß ungefähr zweieinhalb Meter vom Boden um die auf dem Kessel liegende Maschine herum ein Fußbrett führt, auf das man mittelst einer Leiter gelangt. Auf diesem Brett stehend arbeitete ich, wie schon hundertmal in ähnlichen Fällen, mit besonderem Behagen. Es war schon zwölf Uhr vorbei. Ich war eben fertig für die Woche und trat mit einem Fuß auf die Leiter, meine Diagramme und mein Notizbuch in den Händen. Die Leiter schlüpfte. Da die Maschine noch in vollem Gang war, konnte ich mich nirgends halten und machte einen verzweifelten Versuch, das Fallen auf die laufende Maschine durch einen Sprung zu vermeiden. Dies war ohne Zweifel nicht ganz richtig. Aber man hat in solchen Augenblicken wenig Zeit, statische Berechnungen anzustellen. Ich rettete mich zwar erfolgreich in die Luft, drehte mich aber dann um, und flog, mit dem Kopf voraus, weiter.

Noch immer wundere ich mich über die Länge der nächsten halben Sekunde. Meine Lage war mir vollständig klar, und ich hatte Zeit, in ebensovielen Worten zu denken: „Jetzt bin ich nur begierig, wie das weiter geht!" Auch

dachte ich an etliche Papiere zu Haus, die nicht in der Ordnung waren, wie ich sie gerne hinterlassen hätte. Dann kam ein fürchterlicher, aber völlig schmerzloser Schlag und bewußtlose Betäubung, wie mir schien, ein paar Sekunden lang. Denn ich wunderte mich sofort wieder, wie wenig weh die Sache tat, und drehte mich um, mit dem einzigen Wunsch, daß mich die Leute ruhig liegen lassen möchten. Dann fühlte ich eine gewisse Neugier zu erfahren, ob meine Hirnschale noch brauchbar sei, und machte mit beiden Händen einen Versuch, wobei ich bemerkte, daß die Nässe in meinem Gesicht Blut war. Ich war, oder glaubte wenigstens, bei vollständig klarem Bewußtsein zu sein, und betrachtete die Möglichkeit, daß mein Leben in wenigen Minuten vielleicht abgeschlossen sein könnte, mit wohltuender Ruhe. Ein nettes Leben, und keineswegs ein unpassendes Ende, war mein Eindruck. Der liebe Gott wird wissen, was er wollte. Natürlich dachte ich auch an Euch; aber das Schicksal meiner Brille beunruhigte mich nicht minder.

Jetzt aber begann, wie bei den meisten ernsten Szenen des Lebens, ein komisches Zwischenspiel, das mich im Lauf der letzten Tage und Nächte stundenlang erheiterte. Ich schlug nämlich die Augen auf und sah unmittelbar über meiner Nase zwei schwarze Gesichter, die zueinander sagten: „Brandy! (Branntwein!) Schnell, schnell, Brandy!" Branntwein ist nämlich im Norden Englands, und auch im Süden, das Heilmittel gegen alle Schmerzen des Leibes und der Seele. Mit bewundernswerter Geschwindigkeit war denn auch ein Glas Branntwein da und wurde mir mit liebevoller Zärtlichkeit eingegossen, während zwei, drei weitere Gläser herbeieilten, als gelte es, eine Feuersbrunst zu löschen. Henry Fowler und einer der Buchhalter stellten



Gez. Oktober 1878. Bild 27, siehe Seite 301.

Die Kasba zu Algier.

mich dann auf die Beine und führten mich nach dem Waschzimmer der Bureaus, das „mit allen Vorrichtungen der Neuzeit" ausgestattet ist. Ich konnte mit Unterstützung gehen. Doch mußte ich mich wieder setzen, während sie mich wuschen. Als Henry dies bemerkte, sagte er: „Ich glaube, wir müssen ihm etwas Brandy geben!" Und wieder stürzten, hülfebereit, ein halbes Dutzend Leute davon und brachten die nötige Stärkung. Da das bequemste Sofa in Greigs Zimmer steht, so wurde ich dorthin geschleppt und legte mich nieder, bis ein Fiaker geholt war. Hier hörte ich Greigs Stimme auf der Treppe: „Wo ist er?" — „In Ihrem Zimmer!" — „Ist er tot?" — „Nein!" — „Gebt ihm etwas Brandy!" — Dann kam der Fiaker. Ich stand auf. Da ich offenbar etwas wackelig war, wurde die Ansicht ausgesprochen und fand allgemeinen Anklang: „Es wäre doch besser, wenn Sie etwas Brandy tränken, eh' Sie gehen". — Widerstand war vergebens. Der junge David Greig und ein Buchhalter fuhren mit mir, während ein dritter Greig nach einem Arzt ging, der wenige Minuten nach mir in meiner Wohnung eintraf. Ich lag wieder auf dem Sofa, durch die etwas lange Fahrt erschöpft. Der Arzt betrachtete mich aufmerksam und teilnehmend. Dann sagte er zu meiner Wirtin: „Haben Sie Brandy hier? Es wird am besten sein, ihm zuerst etwas Brandy zu geben." Ich konnte nicht umhin, so laut zu lachen, als die Verhältnisse es erlaubten, was allerdings nicht sehr laut war.

Wollt und könnt Ihr die Sache nicht ruhig ansehen, wie sie es verdient? Ich gebe gerne zu, daß die Entfernung und die Ungewißheit, welche manchen Naturen eine Erleichterung wäre, andern das Leid der Stunde verdoppelt. Aber doch muß ich fragen: „Ist das Leben all den Jammer

wert?" Wieviel Bitteres bringt es, wieviel Enttäuschung, wieviel Langeweile und Ärger, und wie wenig reine Freuden! Wir sehen und wissen das, und sagen es uns häufig mit vieler Salbung. Und wenn dann der Augenblick kommt, wenn für eines von uns all das Elend aufhören soll, so wollen wir uns nicht trösten lassen! Ich begreife es nicht!

Froh bin ich, daß ich nicht ein paar Meter tiefer gefallen, und von Herzen dankbar, daß ich nicht als Krüppel davongekommen bin. Aber ich kann nicht allzusehr jubilieren; wie ich auch — das weiß ich jetzt gewiß — nicht allzusehr geklagt hätte, wenn es anders gegangen wäre. Die Quäker haben recht. Der Abschied mag weh tun, das ist eine Sache persönlicher Weichheit. Aber das Leben an sich ist die Tränen nicht wert, die man darum weint.

155.

An Bord des „Hesperus" zwischen Korfu und Alexandrien, den 22. Dezember 1880.

Es geht gewöhnlich schlecht, wenn man eine Sache mit Freuden und Vertrauen anpackt. Ist's einem umgekehrt zumut, so geht's noch umgekehrter. Man sollte sich nie über den morgigen Tag grämen. Es ist doch lauter verlorene Mühe und verlorenes Seufzen. Ich selbst habe diese Wahrheiten schon längst erkannt und bemühe mich, ihnen entsprechend zu leben.

Die Seefahrt Mitte Dezember, während in der halben Welt Winterstürme heulen und die letzte Zeitung, die ich in Wien kaufte, berichtet, daß in Ischl Kamine einstürzen, war die allerbeste, die ich je erlebt habe. Eine klare Mondnacht über dem Semmering, eine bleierne, spiegelglatte See in Triest, kaum eine Wellenbewegung bis Korfu, und jetzt ein

sanftes gemächliches Schaukeln im sonnigen Meer südlich von Kandia. Keiner der vier — sage vier — Mitreisenden war auch nur auf Augenblicke seekrank. Die Fahrt war so gut, daß sie fast langweilig geworden ist. Auch werdet Ihr mir nicht zumuten, zum fünftenmal morgen früh die jugendliche Begeisterung zu fühlen, welche der Anblick des Alexandriner Leuchtturms vor achtzehn Jahren in mir erregte. Das menschliche Herz ist keine Repetieruhr, was im allgemeinen zu bedauern.

So habe ich auch an Ithaka wieder vorbeigeschlafen, und habe das reizende Zante zum erstenmal, und die Bucht von Navarin, und das Räubernest von Modon, und den schneebedeckten Olymp von Kreta zum drittenmal betrachtet, mit Wohlbehagen, aber ohne mich zu erhitzen.

Von der kleinsten Schiffsgesellschaft, die je ein Deck belebte, war nur der Schiffsdoktor bemerkenswert, der, streng genommen, nicht dazu gehört. Ein kranker österreichischer Journalist, der sich auf dem Weg zur erhofften Besserung das Leben aushustet, ein Wiener Arzt, der unter Mumien Zerstreuung sucht, und ein Mecklenburger Dragoner, das naivste Muttersöhnchen, das je die Grenzen seines väterlichen Ritterguts überschritt und sich und uns vergeblich fragt, wie er bis hierher gekommen, wo er hingehe, und wann er wieder heimkommen werde? — diese und ich unterhalten uns seit fünf Tagen mit Essen und Trinken und friedlichen schlechten Witzchen von allgemein menschlicher Bedeutung.

Der Doktor dagegen ist ein Mann, den ich füglich zu den Reisemerkwürdigkeiten meines Lebens rechnen kann. „Schriftsteller und Schiffsarzt", heißt sich mein Freund und die Aufgabe, der er sich widmet, ist, den Haschischgenuß

im Abendland zu verbreiten. Zu diesem Zweck bietet er der Welt eine Broschüre an, die seine Erfahrungen in dieser Richtung schildert, sowie eine von ihm dargestellte Haschischtinktur, welche „einen drei bis fünf Stunden langen beseligenden Rausch ohne alle unangenehmen Folgen" hervorbringt. — Nebenbei hat er ein paar sozialphilosophische Schriften geschrieben, in denen er die Menschheit mittelst eines idealen „Freistaats" glücklich macht, und die samt dem Haschischbuch um zwei Gulden ö. W. zu haben sind.

All das ist nur insofern interessant, als der Mann in sonstiger Beziehung so ruhig und vernünftig ist wie jeder andere, und keinen Begriff davon zu haben scheint, daß er die Legion der wunderlichen Käuze um einen vermehrt.

Mit meinem Knie geht's — für einen Afrikareisenden — vortrefflich. Wie kann es auch anders sein? Auf der einen Seite habe ich den Entzücken verbreitenden Haschischdoktor, auf der andern einen staatlich geprüften Wiener Arzt, die beide die größte Teilnahme für mich an den Tag legen. Zu Haus und im Bett könnte ich nicht besser aufgehoben sein.

156.

Kairo, den 2. Januar 1881.

Warum ich schon wieder in Ägypten bin? Ein arabisches Sprichwort sagt: Wer einmal Nilwasser getrunken hat, läßt nicht davon. Doch dies ist nicht mein Fall. Ich muß weiter ausholen.

Ihr erinnert Euch, wie ich das letztemal eingehende Versuche mit Nubar Paschas Maschine angestellt hatte und siegesfreudig von meinem Aufenthalt in Scharabas zurückkehrte. In Alexandrien traf ich einen in

Ägypten ansässigen englischen Mechanikus und Müller namens Redshaw, der sich nach einer neuen Dampfmaschine umsah. Mein triumphierendes Gesicht von Scharabas und die feierlichen Versprechungen unserer Alexandriner Vertreter entschieden die Sache. Redshaw bestellte; doch unter noch strengeren Bedingungen als Nubar. Dies hatte seinen Grund. In der nächsten Straße saß ein Franzose, der bereit war, zweimal weniger Kohle zu versprechen als wir. Denn die Zeiten waren hart, und der Magen und Geldbeutel der biedersten Agenten schrieen lauter als ihr Gewissen. Was sie übrigens zu jeder Zeit tun.

Ich schrieb nach Leeds, was geschehen müsse, um den hochgeschraubten Anforderungen entsprechen zu können. Leider war dieser Brief unsern Leedser Köpfen, will sagen: Häuptern, unbequem und da ich weit weg war und blieb, so wurde er ruhig ad acta gelegt. Genau an dem Tag, an dem die Maschine abgehen sollte, kam ich selbst in Leeds an. Ich bemerkte sofort, daß nichts geschehen war, was ich für nötig gehalten hatte. Trotzdem mußte die Maschine gehen, wenn wir Redshaw nicht zur Verzweiflung treiben wollten. Wir waren auch so schon um einen Monat im Rückstand. Und so ging sie.

Die Verhältnisse in Leeds gefallen mir überhaupt seit einiger Zeit in steigendem Grad weniger. Der gute alte Burton, der Erfinder der Klappentrommel, der unter Greig mehr als ein Jahrzehnt lang als «manager» die Werkstätten leitete, mußte zweifellos eine Hülfskraft erhalten, die ihn mit der Zeit zu ersetzen hat. Hierfür kam Barnet Fowler, der jüngste Bruder des verstorbenen John Fowler, hierher, ein Herr, der dieser Stellung kaum gewachsen ist und sich in Leeds unbehaglich fühlt und langweilt. Man

spürt dies an allen Enden und Ecken der Fabrik, und auch ich bekomme es zu fühlen, da ich zu öfterem draußen in der Welt die Fehler zu büßen habe, die in Leeds gemacht werden. Dazu zu schweigen ist nicht meine Aufgabe, auch nicht im Interesse des Geschäfts. So mag es gekommen sein, daß mein Verhältnis zu Barnet Fowler, wenn auch äußerlich normal, nicht das geworden ist, das mir in früheren Jahren die Arbeit mit und unter den Fowlers zum Vergnügen machte. Doch das sind persönliche Dinge von geringer Bedeutung. Wichtiger ist die Frage, ob und wie lange die Fabrik diese Art von Leitung ohne Schaden ertragen kann.

So kamen jetzt Stimmen aus Ägypten, die uns nicht gefielen. Redshaw jammerte bitter über seinen Kohlenverbrauch; unsere Agenten schrieben betrübte Briefe: „Es sei nichts mit unsern Verbundmaschinen“. Die Sache selbst war an sich eine Kleinigkeit. Aber die Folgen eines derart drohenden Fehlschlags sind für künftige Geschäfte von Bedeutung. Nun sollte ich eiligst nach Ägypten, um das sinkende Schiff zu retten. Zugleich wurde in reumütiger Zerknirschung beschlossen, all die von mir vorgeschlagenen Verbesserungen zu machen und nachzuschicken.

Für so gar gefährlich hielt ich die Sache nicht; denn ich wußte aus Erfahrung, daß die Klagen über Kohlenverbrauch sicher kommen würden, selbst wenn die Maschine mehr als das Versprochene geleistet hätte. Die Menschen sind nie zufrieden, wenn man ihnen nicht greifbar beweist, daß sie es sein müssen.

Sobald ich in Alexandrien Nachricht von Redshaw erhalten hatte, brach ich nach Zifta auf. Das Städtchen liegt oberhalb Mansura am Damiettearm des Nils und ist

ohne Mühe und Abenteuer von Tanta aus mit der Bahn zu erreichen. Die bekannten Deltabilder flogen oder krochen wieder einmal an mir vorbei, grün und sonnig, in ihrer flachen, ländlichen Einförmigkeit. Überall zeigen sich Spuren einer wieder erwachenden Wohlhabenheit der Fellachin, die unter der tollen Regierung Ismael Paschas nahezu zermalmt war. In Tanta, hinter der Moschee des großen Heiligen Said el Bedawi, dampft und raucht es wie in einem kleinen Sheffield; eine gerade Straße zerspaltet den Ameisenbau der alten arabischen Stadt, und die berühmte Messe entfaltet sich auf Boulevards, vor stattlichen, blendendweißen Häusern mit grünen Fensterläden. Doch lebt auch das griechische Kneipchen noch, in dem ich vor anderthalb Jahrzehnten die Schrecken von mehr als einer arabischen Nacht durchgelitten habe.

Redshaw empfing mich gastfreundlich in seinem Haus. Er bewohnt den einen Flügel einer abgebrannten vizeköniglichen Flachsfabrik. In einem andern Winkel des phantastischen Baus, durch dessen hundert leere Fenster Mond und Sonne scheinen, hat er seine Mühle aufgestellt. Ein noch erhaltener Dachboden beherbergt eine Menagerie von Hühnern, Truthähnen, Gänsen und Kaninchen. Ich fand seit meinen Kinderjahren noch nie etwas, das so sehr einer Arche Noahs glich.

Dann ging's an die Arbeit, bei der mir von Stunde zu Stunde das Herz leichter wurde. Nicht des Erfolgs, sondern der Arbeit wegen. Ich bin nun einmal so.

Aber auch der Erfolg war am zweiten Tag, nachdem ich herausgefunden, wo Redshaw in seinen Berechnungen gefehlt hatte, alles, was wir erwarten konnten, und mein kritischer Freund hatte dies mit vielem, nicht unfreund-

lichem Murren zuzugeben. Andererseits gab ich, schlangenklug, wie ich bin, gleichfalls etliches zu, an dem sein Herz hing, und so schieden wir für den Augenblick in Fried' und Freundschaft.

157.

Kairo, den 22. Januar 1881.

Meine Hauptbeschäftigung hier ist wie gewöhnlich: „Warten!" Nebenbei schreibe ich wütende Briefe nach Leeds, die mich wahrscheinlich selbst mehr aufregen als die Empfänger, welche an der Verzögerung und den damit zusammenhängenden Verlusten schuld sind.

Und wie unnötig! Das herrlichste Frühlingswetter lächelt über dem verzauberten Land, und jeden Morgen atme ich die köstliche Luft ein und lese gruselige Telegramme von England über Schneestürme und Überschwemmungen. Dazu finde ich doch allerhand zu tun: den einen Pascha aufzusuchen, dem andern aus dem Weg zu gehen; diese Verwaltung, wenn möglich, von der Torheit abzuhalten, eine gewisse Maschine zu kaufen, die andere von der Weisheit zu überzeugen, eine andere zu beschaffen. Und daneben stehen noch immer meine alten Freunde, die Pyramiden, und laden mich ein, sie zu besuchen.

Hierzu habe ich's jedoch nur einmal gebracht, und zwar ganz ausschließlich einer zulieb, die gewisse Pyramidenforscher für die älteste halten, — die Staffelpyramide von Sakkara. Mein Freund Ed. Tylor, der Präsident der anthropologischen Gesellschaft von England, hatte mich gebeten, nach ihr zu sehen. Sie ist ihm tief ins Herz gewachsen, was übrigens die Pyramiden bei allen Menschen fertig bringen, die sich ihnen nähern. Ich glaube, man

fühlt, daß man hier näher an der Wiege der Menschheit steht als anderswo. Wir verehren in ihnen die vergessenen glücklichen Kinderjahre unseres Geschlechts, in denen es überdies bereits die Kraft und Größe besaß, eine seiner erhabensten Torheiten zu verewigen. Kein Wunder übrigens, daß wir sie nicht mehr verstehen! Denn die Kraft und die Größe und die Dummheiten des menschlichen Geschlechts sind andere geworden.

Was Mr. Tylor quält, ist die Frage, ob die alte Pyramide zu Sakkara sechs oder sieben Stufen hat. „Sechs" steht in den meisten Büchern. Hätte sie sieben, so wäre der chaldäische Ursprung der ägyptischen Kultur um eine Wahrscheinlichkeit reicher. Nun sollte ich, wenn möglich, die siebente Staffel finden.

Man muß nur wissen, was man zu suchen hat, und einem Freund zulieb ehrlich wollen. Nach fünf Stunden des Grabens, Skizzierens und Hypothesierens hatte ich zu meiner völligen Befriedigung die siebente Staffel nachgewiesen.

Ein Ägyptologe werde ich deshalb noch lange nicht. Aber als Handlanger im altägyptischen Maurerwesen bin ich zu brauchen; namentlich, wenn man mir zuvor sagt, was dabei herauskommen muß. Das ist eine deutsche Eigentümlichkeit, und hängt mit unserer klassischen Schulbildung zusammen, die uns lehrt, in der Wahl der Gedanken zu leben und die anstößigen Tatsachen der Wirklichkeit nötigenfalls beiseite zu schieben.

158.

Kairo, den 3. Februar 1881.

In zwei Tagen werde ich erlöst. Die Maschinenteile, auf die ich zu warten hatte, gehen heute von Alexandrien ab, und sobald sie in Zifta angekommen sind, bin auch ich wieder auf dem Weg und werde eine Woche lang tüchtig an der Arbeit sein.

Die letzte Zeit war, wie so oft in Ägypten, eine Geduldsprobe; aber die Ursache lag mehr in meiner angeborenen Ungeduld als in äußeren Verhältnissen. Warum kann ich nicht, wie andere Leute, hinsitzen und die ägyptische Frühlingsluft einsaugen, ohne mich zu ärgern? Warum ist mir's nie eigentlich wohl, als wenn mir der Druck der Arbeit den Atem nimmt; und dann erst auch nicht? Das Gezappel der einen führt nicht viel weiter als die Ruhe der andren; oft kaum so weit. Ich frage mich oft genug über diese Punkte. Aber alles, was dabei herauskommt, ist, daß die klarste Einsicht in Charaktereigentümlichkeiten wenig dazu beiträgt, sie zu ändern.

Ganz verloren war zum Glück die Zeit nicht, die ich hier zubrachte. Nur war es Arbeit mehr für die Zukunft als für die Gegenwart, Studien für die besten Einrichtungen zur Bewässerung des Landes, eine Wiederbelebung der Dampfpflügerei, Verbindungen mit den verschiedenen neugeschaffenen Behörden. In jedem anderen Land, dessen Zukunft auf festerem Boden ruht, würde ich mir zu alldem Glück wünschen. Hier, trotz der besseren Verhältnisse nach der jüngsten politischen Umwälzung, weiß man nie, was der morgige Tag bringt, und ob man nächstes Jahr die Leute und die Bedürfnisse wiederfindet, für die man heute gearbeitet hat. Wie der Nilboden selbst, scheint

alles, was darauf steht, in fortwährendem Verschieben begriffen zu sein. Dies wird nicht anders werden, bis eine europäische Macht mit rücksichtsloser Hand zugreift.

159.

London, den 28. Februar 1881.

Auf dem Weg nach Scharabas überraschte mich ein Brief aus England mit der Aufforderung, nicht nach Rumänien, sondern so schnell als möglich nach London zu gehen. Heute früh kam ich an, in fünf Tagen und einundzwanzig Stunden von Alexandrien; eine gute Geschwindigkeit; und ohne Abenteuer; wie ein Sack Baumwolle.

Heute nacht gehe ich zu Bett; dies ist das wichtigste Ereignis, das ich mitteilen kann. Morgen früh läßt mir Mr. Fowler wahrscheinlich Zeit, weiterzuschreiben, ehe ich mich nach Leeds auf den Weg mache. —

Fortsetzung:

Daß es mir in Zifta schließlich sehr gut ging, wißt Ihr. Nach einigem Doktern brachte ich die dortige Maschine soweit, daß sie leistete, was wir bis jetzt in England nie erreicht haben. Der Besitzer war darüber so vergnügt als sein Heizer, welcher ein wohlverdientes Bakschisch mit unnötiger Verstohlenheit in meinen Hosen, den Resten eines verbrannten Reiseanzugs, barg. Redshaws Schwiegervater, ein alter Lokomotivführer, meinte: ich solle machen, daß ich fortkomme; denn wenn ich noch eine Woche länger bleibe, brauche, nach meinen Berechnungen, die Maschine gar keine Kohlen mehr. Und so wanderte ich, mit Hinterlassung von sechs leeren Champagnerflaschen, die ich von Kairo — aber voll — mitgebracht und die wir fröhlich „ausgesupfit" hatten, über den Nil, nach Tanta und von dort nach Damiette,

eine Tagereise durch das grünende Delta. Es ist merkwürdig und überall sichtlich, wie schon die letzten vier Jahre einer einigermaßen geordneten und vernünftigen Regierung den Wohlstand dieses unzerstörbaren Landes wieder aufkeimen ließen.

In aller Frühe am folgenden Morgen zog ich den Fluß hinauf, nach dem alten Floh- und Moskitonest Scharabas, meine Maschine vom vorigen Jahr zu besuchen. Ich machte den kleinen Abstecher einem dummen Geschwätz zulieb. Nubar Pascha, der selber nie in Scharabas gewesen war, hatte kürzlich Mr. Fowler in Paris erzählt, daß ihn unsere Maschine unchristlich viel Kohlen koste. Dasselbe unangenehme Gewäsch hörte ich da und dort in Ägypten, und obgleich ich mir die Quelle dieser Verleumdungen erklären konnte, wollte ich doch der Sache an Ort und Stelle auf den Grund kommen. Es ist nämlich ein Franzose in Kairo, der Nubars technische Gedanken leitet und alles Englische haßt wie Gift. Schon vor zwölf Monaten mußte ich bei jeder Besprechung mit dem Pascha hören, daß ihm «cet excellent Monsieur Pierre» eine belgische Maschine angeschafft habe, die zweimal so wenig Kohlen verbrenne, als was ich verspreche. Tatsache ist, daß dieses Wunderwerk nie aufgestellt wurde und heute noch auf einen Käufer wartet. So blieb meinen französisch-patriotischen Freunden nichts übrig, als die Maschine in Scharabas nach Kräften anzuschwärzen, was sie denn auch tun. Neben dem unsern steht ein französisches Pumpwerk, das trotz seines Alters „das englische Machwerk aufs tiefste beschäme", 2c. — Meine Absicht war nun, den Mechaniker zu Scharabas und seine Maschine auf ein paar Stunden zu besuchen und dann Herrn Pierre meine Reiseeindrücke

in einem mehr als höflichen Schreiben mitzuteilen. Denn wir stehen auf dem Fuße feinster Umgangsformen, wie Duellanten.

Mit Vergnügen begrüßte ich am fernen Gesichtskreis den schlanken Schornstein, an dem seinerzeit der beste Minaretbauer von Damiette erlegen war, und der jetzt gemütlich in den blauen Himmel hineinrauchte. Maschine und Pumpen waren in vollem Gang, von ein paar schläfrigen Fellachin bedient. Das benachbarte Pumpwerk der Franzosen war zusammengebrochen, und mein Freund Saunier, der Mechaniker, leider in Mansura, zehn Stunden flußaufwärts. Ich mußte mich deshalb mit meinen eigenen Beobachtungen und seiner Frau begnügen, die, als echte Französin, mir jede gewünschte Auskunft geben konnte, und segelte nach einer Stunde mit vollem Wind wieder den Fluß hinunter, einen gesalzenen Brief an Monsieur Pierre im Kopf.

Nun hatte ich schon seit acht Tagen ein Telegramm von England in der Tasche, unverzüglich nach Kamelakbar zu gehen und die Abmessungen gewisser Maschinen, die ich dort finden werde, nach Leeds zu telegraphieren. Das ist eine andere lange Geschichte, die ich erst in Leeds ganz verstehen werde. Kaufmännische Spitzbübereien sind nicht lustig, wenn man sie nicht selbst begeht, und dann kaum, und die daraus erwachsenden Verwickelungen nicht des Erzählens wert. Bis zurzeit war ich nicht im stand gewesen, der geheimnisvollen Weisung Folge zu leisten, denn Kamelakbar liegt am andern Ende des Deltas. Es ist der Mittelpunkt der landwirtschaftlichen Wirksamkeit einer jungen französischen Gesellschaft, der Societé agricole du Delta du Nil. Jetzt aber eilte ich nach Alexandrien, wo ich unsere Agenten in großer Freude über die Erfolge in Zifta

fand, welche sie bereits in klassisches Arabisch übersetzt hatten und gedruckt über das ganze Land verbreiteten.

Doch auf diese Weise komme ich nicht aus Ägypten hinaus. Da wäre, zwei Tage später, von einem originellen Pascha zu erzählen, der ein Schaf auf dem Gipfel eines Schornsteins schlachten ließ. Dann käme die Überfahrt und der Frühling in Italien und in der Provence an die Reihe; dann das übliche Sudelwetter in England, und, soweit ich schon hier bemerke, allerhand Verstimmungen mit und in Leeds, die mich nichts angehen. Damit endlich wäre wieder eines meiner ägyptischen Kapitel geschlossen.

160.

Leeds, den 27. März 1881.

Soeben erst bin ich mit einer Arbeit für „Engineering“ fertig geworden, die wohl in der nächsten Nummer dieser Zeitschrift erscheinen wird; denn man ist mit derartigen Dingen in England etwas rascher als in Deutschland. Die Sache hat mich scheinbar mehr Zeit gekostet als in Wirklichkeit. Aber wenn man des Tags nur ein paar Abendstunden zu vergeuden hat, so zieht sich alles unvernünftig in die Länge. Es scheint, daß auf dem Eriekanal, wo jetzt nahezu zweihundert Kilometer Seil liegen, eine Gegenbewegung eintritt. Ihre Anhänger veröffentlichten kürzlich einen höchst einseitigen Bericht über die Ergebnisse der Seilschiffahrt auf amerikanischen Kanälen. Es ist dies erklärlich, wenn man bedenkt, daß auf dem betreffenden Kanal 2460 Pferde und Maultiere um ihr tägliches Brot kommen, wenn das Seil triumphiert. Ein Auszug dieses Berichts, welchen „Engineering“ brachte, mußte in irgendwelcher Weise beantwortet werden.

Letzte Woche erschienen in derselben Zeitschrift, der ersten des Landes, auch die Ergebnisse, die unsere Verbundmaschinen in Ägypten erzielten; und was noch besser ist, bei uns selbst zwei größere Bestellungen vom Nil, die unmittelbaren und hoffentlich nicht die einzigen Früchte meines letzten Ausflugs.

Auch schreibt mir — da wir gerade daran sind, mich zu loben, — Mr. E. Tylor einen schmeichelhaften Brief über den „vorzüglichen Bericht bezüglich meiner wichtigen Entdeckungen in Sakkara". Dieselben sollen bei der nächsten Gelegenheit der Englischen anthropologischen Gesellschaft vorgelegt werden, die sie ohne Zweifel mit hohem Interesse (denkt Mr. Tylor) entgegennehmen werde. Ich wundere mich darüber nicht. Der ältesten Pyramide der Welt auf den bloßen Wunsch eines verehrten Freundes eine weitere Stufe beigefügt zu haben, verdient alle Anerkennung.

Von dem jungen Heinrich Fowler, der vor ein paar Monaten nach der Südsee abging und mich dadurch um eine Weltumseglung brachte, erhielten wir vor einiger Zeit die ersten Nachrichten. Er sitzt auf einer kleinen Insel im Stillen Ozean und kann zunächst nicht weiter, weil die Blattern ausgebrochen sind, die unter den Eingeborenen von Zeit zu Zeit fürchterliche Verwüstungen anrichten. Die Insel ist deshalb abgesperrt, die gewöhnlichen Postschiffe dürfen sich nur schüchtern nähern und zwar Briefe, aber keine Reisenden mitnehmen. Eine hübsche Lage, um die ich meinen jungen Freund nicht zu beneiden brauche.

Im allgemeinen scheinen die Geschäfte wieder einer nicht unbedenklichen Ruhe zuzutreiben. So finde ich Zeit, gegenwärtig zum zweitenmal das Werk meines Freundes Piazzi Smyth zu studieren, das eben die vierte Auflage erlebt und

sich in fünfzehn Jahren sehr verdickt hat. Der Titel: „Unser Erbe in der großen Pyramide" ist geheimnisvoll genug. Smyth sieht in dem alten Riesenbau jetzt nicht nur ein inspiriertes steinernes Lehrbuch der Mathematik und Astronomie, sondern auch der ganzen Weltgeschichte bis an ihr Ende. Und das ist alles mit einem wissenschaftlichen Ernst und einem Glaubenseifer geschrieben, daß lebhaftere Naturen als ich verrückt werden könnten. Ein nettes Geschichtchen, das ich noch in Kairo miterlebte: Damals wohnte ein englischer Arzt mit einem jungen Lord, der an einer milden Geisteskrankheit litt, ein paar Monate lang in Shepheards Hotel. Auf der Herreise mußte der Doktor auf seinen sanften Narren Achtung geben. In Kairo studierte der erstere Smyths Pyramidenbuch und auf der Heimreise mußte der Narr den Arzt hüten. So berichten wenigstens die geeichten Ägyptologen, die der Astronom und Prophet Smyth allerdings auch nicht mit weichen Fingern anfaßt.

161.

Leeds, den 13. April 1881.

Behaglich ist meine Lage derzeit keineswegs; denn ich sitze hübsch zwischen zwei Stühlen. Da vorauszusehen war, daß ich in Rumänien ein paar Wochen Zeit übrig haben würde und Warten in Bukarest dem qualvollsten Müßiggang gleichkommt, sollte ich nach Leeds zurückkehren, um hier verschiedene Kleinigkeiten in Ordnung zu bringen, die nun ins Unabsehbare zu wachsen drohen.

Gleichzeitig scheinen mir auch die Schwierigkeiten im innern Betrieb der Fabrik zu wachsen. Es ist dies hoffentlich vorübergehend, augenblicklich aber auch für mich fühlbar genug.

Greig, dessen Tatkraft und praktischer Sinn in glänzender Weise sein mangelhaftes technisches Wissen ersetzt, und der tatsächlich die treibende Seele des Geschäfts geworden ist, hat nebenbei das zweifelhafte Glück, sechs Jungen von sehr verschiedenem intellektuellem und moralischem Wert zu besitzen, die allmählich zu Männern heranwachsen. Ich kenne jeden von Kindesbeinen an, und habe sie, wie Naturgewächse, in verschiedenem Grad gern. Das ändert aber an der Tatsache nichts, daß ihre Erziehung höchst mangelhaft ausfiel. Trotzdem ist es das natürliche Bestreben eines Vaters, möglichst für sie zu sorgen, und so werden diese Bursche und Bürschchen nach einem kurzen Aufenthalt in den Werkstätten in Stellungen eingeführt, in denen sie alles mögliche Unheil anrichten können. Die praktische Erziehung, die sie auf diese Weise erhalten, ist für die Fabrik ebenso kostspielig als gefährlich. Aber wer will einen Vater, der nahezu Alleinherrscher an dieser Stelle ist, mit Erfolg darauf aufmerksam machen, daß die Geldfrage noch das wenigst Bedenkliche an der Sache ist?

Auch im fernen Osten geht nicht alles, wie man wünschen möchte. Negropontes und Manos Apparate sind zwar abgegangen, und ein paar Wochen später schickten wir ihnen zwei Dampfpflüger nach, — schlichte Yorkshireleute, die sich bis jetzt ausschließlich mit ihrem Provinzialdialekt durchs Leben geschlagen hatten. Aber auf dem Weg blieb der eine an einer heftigen Lungenentzündung erkrankt in Wien liegen. Der andere schreibt, daß er seinen Kameraden nicht verlassen könne. Mittlerweile klagen wütende Telegramme aus Rumänien, daß von unsern Leuten nichts auftauche, so daß Fowler aus London schreibt, ich sollte augenblicklich abreisen, um die Rumänen zu beruhigen. Nun hat man mich

aber in Leeds derart mit Arbeiten beehrt, die erledigt werden müssen, ehe ich gehe, daß davon keine Rede sein kann. Hätte ich nicht gelernt, auch zwischen zwei Stühlen vorübergehend auf selbstgezimmerten Einbeinen zu sitzen —: es wäre zum aus der Haut fahren; woran ich allerdings trotzdem öfters denke.

162.

Simnitza, den 15. Mai 1881.

Ich wohne wieder im Zimmer des Kaisers von Rußland, schlafe in dem kaiserlichen Bett und sehe von meinem Fenster, wie seinerzeit Seine Majestät, die breite Donau vor mir, den langen geraden Damm, den damals seine Russen aufgeworfen haben, und drüben Sistova und die grünen Hügel, hinter denen Plewna und tausend Gräber liegen. Meine Sorgen sind ohne Zweifel geringer als die seinigen. Dagegen bin ich auch nicht Kaiser und habe mich um einen Pflug zu kümmern, anstatt ums Schwert.

Der Besuch von Lehlui, den ich mit Ulysses Negroponte und Baron v. Reineck zunächst unternahm, ist in geschäftlicher Beziehung sehr befriedigend ausgefallen.

Eine sechs Stunden lange Fahrt von Bukarest nach Südost in einer kleinen Droschke, die für zwei gebaut ist und mit fünf Pferden bespannt drei Reisende, mit nicht wenig Gepäck, einen Kutscher und einen bewaffneten Schutzmann aufnehmen muß, ist kein Vergnügen. Die Gegend ist grün, aber über die Maßen flach, der Himmel blau und endlos. Ein paar arme Dörfchen, an kunstreich erzeugten Pfützen gelegen, unterbrechen die Einsamkeit der keimenden Fruchtfelder, und man muß ein starkes landwirtschaftliches Gemüt haben, um sich der Entmutigung zu erwehren, die

das grenzenlos Horizontale bei den meisten auf bergigem Grund und Boden geborenen Menschen erzeugt.

In Lehlui erwarteten Negroponte harte Tage. Der französische Ingenieur, dem er seit zwei Jahren sein Vertrauen geschenkt, hatte daselbst nach Herzenslust gewirtschaftet. Nichts war fertig, und das meiste sah in seinem unfertigen Zustand wie barer, aber großartiger Unsinn aus. Der technische Übeltäter hatte soeben ein Ende mit Schrecken genommen, und Negroponte betrachtete dreimalhunderttausend Franks in der Form von halbfertigen Ställen, unerklärlichen Löchern im Boden, rätselhaften Dämmen, gebrannten und ungebrannten Backsteinen und zahlreichen französischen Maschinen in zerbrochenen Kisten mit einer rührenden Mischung von Wehmut und Zorn.

Der einzige Lichtpunkt in diesem Chaos war der Dampfpflug, der seit etlichen Wochen im Gang ist und drauf los arbeitet, als wolle er alles retten. Die Sache war nicht ganz die gewöhnliche. Die zum erstenmal in Anwendung kommenden Verbundmaschinen sollten ein Drittel des bisher nötigen Brennmaterials und Wassers ersparen. Der Pflug, besonders für Rumänien bestimmt, war der größte, den wir je gebaut haben. All das hatte ich letzten Sommer zu wagen beschlossen, um den Verhältnissen des Landes gerecht zu werden, und war mir wohl bewußt, daß, wenn die Sache mißlang, ich mehr als den Löwenanteil der Verantwortung zu tragen haben würde, während im günstigen Fall, wie immer, die Fabrik ruhig, und ein halbes Dutzend anderer Leute mit großem Lärm die Ehre und den Gewinn des Wagnisses einzustecken bereit waren.

Ich darf mir Glück wünschen, daß das letztere der Fall ist; sogar in mehr als gewöhnlichem Grad. Es ist eine

alte Geschichte. Wie im bösen Leben gar manchmal, hüllt sich der wirkliche Vater eines Kindleins, mag es ein noch so prächtiger Junge sein, in bescheidenes Dunkel. Der Code Napoleon in seiner Weisheit verbietet sogar, nach ihm zu forschen. So ist es auch, und nur allzuhäufig, mit diesen Kindlein aus Wasser und Feuer.

Einen Tag lang stand ich im Feld, ließ mir die Haut verbrennen und sogar das Mittagessen in einen Straßengraben bringen, um den Maschinen Holz und Wasser zuzuwägen, — eine Aufgabe, die so einfach ist, daß man sie keinem Menschen anvertrauen kann, wenn man sicher gehen will. Aber ich hatte auch meinen Lohn. Der Pflug arbeitet auf einem Waldboden, an dem alle Bauernpflüge erlegen sind, und schneidet durch Tausende von alten Wurzeln, daß es kracht und knallt wie ein fortwährendes, unterirdisches Feuerwerk, und Kohle und Wasser stimmten mit der Theorie so merkwürdig überein, daß ich es selbst kaum glauben konnte.

Mittlerweile hatte sich aber am andern Ende des Landes ein schweres Ungewitter zusammengezogen. Mr. Manos' Dampfpflug kam über Galatz auf einem Seedampfer und sollte dort auf Donauschleppboote verladen werden, um den Strom herauf nach Simnitza gebracht zu werden. Beim Umladen stürzte eine der Maschinen um und erlitt schwere Beschädigungen. Wie es zuging, kann kein Mensch herausfinden. Jeder klagt laut die verrückte Dummheit des andern an, seitdem sie merken, wie groß der angerichtete Schaden ist. Zuerst telegraphierten sie, daß sich's nur um eine Kleinigkeit handle, die sich in Galatz leicht wieder gut machen lasse. Dann gaben sie alle Gedanken an Wiederherstellung auf, brachten die zertrümmerte Maschine und

mit ganz besonderer Sorgfalt sämtliche vollständig nutzlosen, zerbrochenen Stücke in die Wildnis von Simnitza und machten sich sodann schleunigst aus dem Staub.

An die Ufer der Donau hinsitzen und über zerbrochene Gußstücke klagen, war nutzlos. Seit gestern demontiere ich die Maschine. Ein großes Stück derselben, ein sogenannter Lagerstuhl, geht morgen samt mir nach Bukarest, in eine dortige Maschinenfabrik. Andere Teile werden telegraphisch von England herbeigeholt und nach einiger Zeit wird wohl auch dieses Zwischenspiel ein Kapitel der Vergangenheit bilden.

163.

Bukarest, den 1. Juli 1881.

Dem tapferen Karolus gönne ich es ja von Herzen, und der königlichen Dichterin noch viel mehr, aber mußten sie sich gerade krönen lassen, während ich in schwerer Not die Staatswerkstätten dringender brauchte als je in meinem Leben? Zwar waren die Krönungsfeierlichkeiten, und namentlich das halbwilde Volk in seiner Feststimmung hochinteressant, aber ein sausendes Schmiedefeuer, eine spinnende Drehbank hätte mir mehr Freude gemacht. Doch es half alles nichts. Ich mußte warten, mitfeiern und namentlich auch mitbezahlen. Sie verstehen das in Bukarest.

Dann hatte ich in Simnitza den technischen Robinson Crusoe zu spielen und mit den lächerlichsten Hülfsmitteln auszuführen, was selbst in gut ausgestatteten Maschinenfabriken nicht gerade leicht zu machen ist. Was hilft's, mich im stillen auf mein vorgerücktes Alter und die Lebensstellung zu berufen, die ich einnehme? „Der Bien muß", wenn nicht aller Honig verloren gehen soll. Und so hättet

Ihr heute den „berühmten Landsmann“, wie mich die heimischen Wurstblättchen schon genannt haben, meißeln sehen können wie vor fünfundzwanzig Jahren. Es geht noch, aber es ärgert mich. Und das sollte mich eigentlich doppelt ärgern.

Rumänien ist zu keiner Zeit ein Land, das man sich zum Vergnügungsaufenthalt wählen wird, und im Juni oder Juli gleicht es ebensosehr der Kornkammer, wie es patriotische Rumänen gerne nennen, als dem Backofen Europas. Zudem machten meine Arbeiten mir nicht allein beträchtliche Mühe, sondern auch Sorgen genug. Denn bei Ausführungen, die alles gewohnte und herkömmliche Maß überschreiten, muß gar manches gewagt werden, dessen Zulässigkeit sich erst durch den schließlichen Erfolg dartun läßt. Um kurz zu sein: Am letzten Freitag hatte ich Dampf in der Maschine und am Samstag fuhr sie triumphierend aufs Feld, wo ihr „Bruder“, um arabisch zu sprechen, sie schon seit zwei Monaten erwartete. Ich fing an, glücklich zu werden, im Vorgefühl des nahen Endes meiner hiesigen Leiden, und verbrachte, allein mit Mr. Manos, zum erstenmal nach langer Zeit einen vergnügten und ruhigen Sonntag. Wären alle Griechen, wie Manos und Negroponte, so ließe sich selbst unter ihrem Räubergesindel nicht übel leben.

Am Montag begann die Arbeit im Feld. Hätte ich gewußt, welcher Unglückstag dieser Montag werden sollte, so wäre ich nicht aufgestanden. Gegen Mittag verursachte die Ungeschicklichkeit der noch vollständig unerfahrenen Leute, in Verbindung mit einem schwierig zu behandelnden Feldstück, den Bruch eines Zahnrades der zweiten Maschine, der eine mindestens wochenlange Reparatur nötig macht.

Das sind Augenblicke, in denen man gute Nerven brauchen kann.

Das notwendige Demontieren nahm den Rest des Tags in Anspruch und auch den folgenden. Am Mittwoch war ich wieder auf dem mir nun wohlbekannten Weg von Simnitza über Rustschuk und Giurgewo nach Bukarest, wo ich mittags ankam und sogleich in allen Richtungen die Mittel suchte, dem gebrochenen Rad neue Zähne einzusetzen. Aber Bukarest ist in dieser Beziehung noch gar sehr in der Kindheit. Die erste hiesige Fabrik hatte kein geeignetes Schmiedefeuer, eine andere hatte keine Leute, ein dritter Schmiedemeister war mit der Ernte beschäftigt. Die Fabrik der Eisenbahnen konnte mir meine Sachen — die Arbeit von zwei bis drei Tagen! — nicht vor zwei Wochen versprechen. Es blieb schließlich gegen Mittag des zweiten Tags meiner Jagd nach einem großen Schmiedefeuer nichts übrig als das königliche Arsenal, dessen Direktor sich bereit erklärte, die Sache zu machen, wenn ich hierfür einen förmlichen Befehl des Kriegsministeriums beibrächte. Auf dem Kriegsministerium erklärte man mir mit bereitwilliger Höflichkeit, daß ich einen solchen Befehl wohl erhalten könne, wenn ich eine Bittschrift an den Kriegsminister richte. Nach zwei Stunden war dieselbe, in geeigneter Form, in den Händen der Behörden; worauf man mir mitteilte, daß die Antwort in drei Tagen mit der erbetenen Bewilligung im Arsenal sein könne. Ich ging den Leuten jedoch nicht von der Schwelle, bis ich die Bewilligung selbst in der Tasche hatte und noch gegen Abend dem Direktor des Arsenals vorlegen konnte, der nunmehr die Arbeiten ohne Verzug begann. —

Trotz alles Treibens wird die Geschichte mich wenigstens acht Tage kosten, in denen ich mich wie in einem Käfig

fühle, an dessen Gitter ein ungeduldiger Tiger rüttelt. Es ist nicht das erstemal, daß ich in ähnlicher Lage dieses Gefühl zu kosten bekomme. Das ist das Leben: ein ewiger Kampf, und keineswegs immer ein Triumphzug.

In vier Tagen bin ich wieder in Simnitza. Dann kann dort die Arbeit aufs neue beginnen; hoffentlich mit besserem Erfolg, denn auch dem boshaftesten Unstern muß es schließlich langweilig werden, hinter mir her zu sein.

164.

Leeds, den 23. August 1881.

An Arbeit, wenn auch nicht an sehr erquicklicher, fehlt es seit meiner Rückkunft nicht: Sachen, die nach meiner letzten Abreise mehr oder weniger liegen geblieben, andere, die infolge rumänischer Erfahrungen in Gang zu setzen sind. Zu den ersteren gehören zwei Patente bezüglich eines neuen Systems von Luftdruckmaschinen, eine neue Steuerung von Lokomotiven für schmalspurige Bahnen, sowie eine neue Kesselkonstruktion für Straßenlokomotiven. Nr. 3 blieb ganz liegen, Nr. 2 wird in vier Wochen versuchsfähig sein. Für Nr. 1 ist das Interesse mittlerweile verduftet. Was hilft ein Gedanke, wenn man ihn nach einem Vierteljahr über einem andern vergißt? Man könnte ebensogut mit Seifenblasen spielen. Deshalb bewundere ich mit unverhehltem Neid die Menschen «of one idea» „einer Idee“, die man in England häufiger findet als bei uns. Sie sind langweiliger, aber sie bringen es weiter als die andern. Sagt doch selbst Goethe, der die verderbliche Saat Wilhelm Meisters und seiner allgemeinen Bildung mit vollen Händen ausgestreut hat: „In der Beschränkung — zu deutsch in der Borniertheit — zeigt sich erst der Meister“.

Die Reise des jungen Henry Fowler, der noch immer in der Südsee kreuzt, wo ihm freilich die Pockenepidemie Leben und Bewegung verbittert, brachte ihre Erfolge. Zwar erst einen Dampfpflug für die Sandwichinseln, aber eine Masse — man kann sagen: eine Unmasse transportabler Eisenbahnen, zur Verbindung der Zuckerplantagen mit den Seehäfen der Inseln.

Hier in England geht's immer noch schlecht. Es regnet Tag für Tag. Dabei ist nicht abzusehen, was aus der englischen Landwirtschaft werden soll. Die Leute sind schon jetzt halb bankrott. Ich bleibe dabei, trotz der paar heißen Sommertage, daß uns die Eiszeit über den Kopf kommt. Eine zweihundert Meter dicke Eisschicht wird allem finanziellen und anderem Elend ein Ende machen. Dann haben wir ewiglich Ruhe und Frieden. Bis sie aber fertig ist, wird es an Rheumatismen aller Art nicht fehlen.

165.

Leeds, den 13. September 1881.

In diesen Zeiten allgemeiner Notlage fängt man auch in England an, sich nach der Decke zu strecken und versucht, da und dort mit seinem Reichtum sparsamer umzugehen. Das versteht man auf dem alten Festland weit besser als hier, und so kam ich in den letzten Wochen zu einer Studienreise, von der ich mir zuvor nicht hätte träumen lassen. Vor Jahrzehnten war es ein alltägliches Vorkommnis, daß deutsche Ingenieure nach England pilgerten, um nach Haus zu nehmen, was sie erwischen konnten. Sollte mit der Zeit die umgekehrte Bewegung einsetzen?

Greig schwärmt in Ermanglung von etwas Besserem seit Wochen für Kohlenwäschen: große, fabrikartige An-

lagen, in denen die Steinkohle von dem ihr anhaftenden Gestein und Schmutz gereinigt wird. Die Einrichtungen sind in England verhältnismäßig unbekannt. Man saß zu sehr wie der Vogel im Hanfsamen. In Belgien, Deutschland und Frankreich sollen sie in hohem Grad entwickelt sein, und so erhielt ich den Auftrag, eine Entdeckungsreise anzutreten, und alles Wissenswerte auf diesem Gebiet heimzubringen. Damit mir die Sache nicht allzuleicht werde, wurde mir der kleine Jem Greig, des Hauses vierter Sprößling, mitgegeben, der bei dieser Gelegenheit lernen sollte, wie man sich auf technischen Forschungsreisen mit Takt und Frechheit durchschlägt. Es war keine Kleinigkeit, das Bürschchen in Ordnung zu halten.

Belgien, Nord- und Südfrankreich und vor allem das Ruhrgebiet in Deutschland boten uns alles Wünschenswerte. Schwarz wie ein verkommener Kohlenbrenner, aber voll von Skizzen, Notizen und Berechnungen kam ich zurück, nachdem ich allerdings meinen kleinen Pflegebefohlenen in Brüssel verloren hatte. Er ist soeben, ohne einen Heller in der Tasche, wieder aufgetaucht und bat mich geheimnisvoll, ihm doch Wege und Mittel anzugeben, wie er die kleinen Schulden bezahlen könne, die er als Denksteine seiner Anwesenheit auf der Heimreise da und dort hinterlassen habe. Der Junge ist sichtlich nicht auf den Kopf gefallen und kein schlechter Kerl, aber ein „Früchtchen“ kann er werden, wenn er in dieser Weise weiter studiert.

In Lüttich hatte er schon auf der Ausreise, trotz unseres kurzen Aufenthalts, ein betrübendes Abenteuer, das mich sehr erheiterte. Er ist nämlich, allerdings etwas frühzeitig, den zartesten Empfindungen der menschlichen Seele zugänglich und hatte in Leeds eine gewisse Polly zurück-

gelassen. Dies ist der süße Name der meisten Gegenstände jugendlicher Zärtlichkeit in England, sowie auch aller Papageien im Land. Er, wie ich, hatten unsere Briefe postlagernd nach Lüttich bestellt, und da wir wenig Zeit hatten, schickte ich meinen jungen Freund mit meiner Karte nach der Post, während ich Gepäck und Eisenbahnkarten nach Köln besorgte. Blau vor Zorn und der Verzweiflung nahe kam er nach einer Viertelstunde zurück und wollte sich nicht trösten lassen. Das Geschick hatte ihn allerdings schwer geprüft, und zwar so:

Aus Gründen, die nur einem liebenden Herzen erklärlich sein mögen, hatte sich der kleine Spitzbube unter einem falschen Namen schreiben lassen, — „James Graham, Esquire", statt einfacher und wahrheitsgetreu: Jemmy Greig. Das Vorzeigen meiner Karte verschaffte ihm sofort die von mir erwartete Kunde, daß für mich nichts da sei. Man ist es in Leeds schon längst gewohnt, mich in schwierigen Tagen zappeln zu lassen, so gut ich kann. Darauf fragte er mit der Keckheit des jugendlichen Verbrechers nach Briefen für James Graham, Esquire, und o Glück! — sie hatte geschrieben! Der Postbeamte hielt ohne Herzklopfen und mit dummem Zaudern die süßen Zeilen zwischen seinen verknöcherten Pfoten. „James Graham, Esquire, — oui! (brummte er). Haben Sie eine Karte?" Der arme James Graham, Esquire, hatte aber keine Karte. „Haben Sie irgendeinen Brief, eine Unterschrift, irgend etwas Schriftliches, das Ihre Identität nachweist?" — Der unglückliche Mr. Graham hatte die Tasche voll Briefe und Dokumente, einem gewissen Jem Greig gehörig, aber auch nicht einen Fetzen von oder für Graham Esquire, und der Barbar hinter dem Briefladengitter blieb unerbittlich. James Gra-

ham, Esquire, konnte Pollys niedliche Handschrift durch das Fensterglas betrachten, solang er Lust hatte, aber er bekam das Brieschen nicht. Alles, was der Unmensch zu tun versprach, war, es nach Köln zu schicken, wo Jem hoffen mochte, einen Postbeamten von weicherem Gemüt zu finden.

Nachdem ich mich von Lüttich bis Köln an seiner Verzweiflung geweidet hatte, beschloß ich, ihm zu helfen. Wir konnten in Köln einen Rasttag machen. Noch am Abend, nach unserer Ankunft im Hotel, ließ ich Jem einen leeren Briefumschlag an „James Graham, per Adr. Mr. M. Eyth, Hotel Viktoria, Köln" adressieren, den wir sogleich in den Hotelpostschalter warfen, der denn auch am andern Morgen gebührend und feierlich ankam. Mit dem gestempelten Briefumschlag ausgestattet, erhielt nun Jem am Abend den richtig von Lüttich angekommenen Brief seiner Polly ohne Anstand, und die brausenden Wogen seines schwergeprüften Herzens legten sich.

Was sonst über Kohlenwäsche zu berichten wäre, will ich lieber dem achtbaren Haus John Fowler und Cie. anvertrauen als dem heute etwas leichtfertigen Postpapier.

166.

Leeds, den 16. Oktober 1881.

Alle Arbeit stockt. Leeds lag eine Woche lang im Fieber. Selbst mich, der ich das Treiben mit dem milden Interesse eines buddhistischen Einsiedlers betrachte, hat der allgemeine Wirbelwind in den Tanz hineingezogen. Schon vierzehn Tage zuvor hatte mir Greig unter dem Siegel unnötiger, aber tiefster Verschwiegenheit mitgeteilt, daß er seinen Garten elektrisch beleuchten werde, und daß er darauf rechne, ich würde insbesondere seine Gartenmauer würdig

illuminieren. Nicht so sehr zu Ehren Gladstones, den er übrigens hochschätzt, als zu Ehren seines Nachbars, eines Fabrikbesitzers, derzeitigen Bürgermeisters und Vorsitzenden der liberalen Partei von Leeds, der die unverdiente Ehre habe, Mr. Gladstone während dessen Anwesenheit in der Stadt zu beherbergen. Greig mußte sich deshalb darauf beschränken, in anderer Weise zu glänzen, und wollte dies wenigstens mit allen Mitteln der modernen Technik tun.

Die Sache interessierte mich anfänglich wenig. Gladstone ist zweifellos ein merkwürdiger Mann. Seine Reden, sagen meine englischen Freunde, sind wahre Muster der Beredsamkeit; ihre Zahl ist Legion und ihre Länge nicht zu ermessen. Auch regiert er das Land im augenblicklichen Geiste der augenblicklichen Mehrzahl seiner Bewohner mit großem Geschick. Aber das ganze System ist nicht nach meinem Geschmack. Ich habe vielleicht unrecht, große Reden mit vielem Geschwätz zu verwechseln. Ich habe fast sicher unrecht, es peinlich zu finden, wenn ein großer Staatsmann seine ägyptische oder indische Politik in rollenden Phrasen den Schustern und Schneidern der Nation vorlegt. Aber ich kann das Regieren mittels Redenhaltens nicht begreifen, obgleich ich es täglich vor Augen habe und die ganze Welt dieser Richtung zutreibt, und konnte schon in frühester Jugend nie eine politische Rede ganz hinunter würgen, selbst nicht Ciceros.

Wie mir nun aber Greig den Plan zeigte, den ein benachbarter liberaler Tischlermeister für die Gartenillumination ausgearbeitet hatte, konnte ich nicht mehr zurückhalten. Der Mann hatte im Sinn, aus einer Art von Futtertrögen den Namen des Gefeierten in Gasflammen hervorstrahlen zu lassen. Ich skizzierte ein griechisches Tem-

pelchen. Im Fries: „Ehre dem Ehre gebührt“. Ein Lorbeerkranz, darunter „Gladstone“. An den zwei dorischen Hauptsäulen: „Frei Handel“, — und „Frei Land“, — die zwei Schlagworte, welche im Augenblick die innere Politik bewegen. Das alles sollte bei Nacht in feurigen Linien und Buchstaben strahlen.

Nun hatte ich das Vergnügen, eine Woche lang Versuche mit Gasröhren zu machen, Tischler in der Herstellung von dorischen Kapitälen zu unterrichten und über den Kraftverbrauch der elektrischen Lampen Untersuchungen vorzubereiten, die ich im Hinterhaus machen wollte, während wir Mr. Gladstone und das entzückte Publikum anstrahlten.

Mit knapper Not war alles fertig, fast in dem Augenblick, in welchem „der große, alte Mann“ und seine Familie auf dem Bahnhof ankamen, von wo er nach seinem Absteigequartier und an unserer Gartenmauer vorüber fuhr. Wir standen bereits in hellen Flammen. Der Lorbeerkranz fing zwar Feuer, wurde aber noch beizeiten gelöscht, worauf wir vorsichtshalber zwei Kübel Wasser hinter dem griechischen Tempel verbargen. Greig war glücklich. Seine Illumination war unstreitig die schönste der Stadt, und sein Geschmack wurde am andern Tag in allen Lokalblättchen hochgerühmt. Gladstone hielt vor unserem Haus, und auch ich konnte im grellen Schein der elektrischen Lampen die geistvollen Züge des zweiundsiebzigjährigen Mannes minutenlang studieren. Unser Nebenbuhler, der Bürgermeister, der gehört hatte, daß Greig elektrische Lampen anzünde, hatte ebenfalls um Licht telegraphiert. Aber sein Apparat war zu spät angekommen und Gladstone mußte in bloßem Gaslicht zu Bett gehn. Das war ein Triumph für uns.

Am folgenden Tag hielt «the grand old man» drei

Reden, zwei im Rathaus, wo ihm achtundzwanzig Adressen überreicht wurden, und eine bei einem Riesenfestmahl, das die liberale Vereinigung von Yorkshire gab. Bei dem letzteren war der Vorsitzende, unser Nachbar, leider ernstlich betrunken und sprach dreiviertel Stunden lang zu Ehren des hohen Gastes, ohne etwas zu sagen. Nach dem Essen fuhr Gladstone an der Spitze eines Riesenfackelzugs unter strömendem Regen nach Haus. Das Vorüberziehen dauerte anderthalb Stunden, das Brüllen der beseligten Volksmassen ungefähr drei. Mein griechischer Tempel stand wieder in Flammen, aber der Regen und die Kübel retteten uns, ohne viele Mühe und Gefahr.

Am Samstagmorgen konnte fast niemand mehr ein lautes Wort sprechen, außer der alte Gladstone, der wiederum drei große Reden hielt. Es war erheiternd, die leitenden Persönlichkeiten des Festes zu beobachten, wie sie mit den Gebärden des heftigsten Schreiens ihre Anordnungen gaben und ihre Pantomimen doch nur mit einem heiseren Flüstern begleiten konnten. Dieser Tag war der eigentliche Volkstag. Fast alle Fabriken hatten geschlossen, und mittags war zum Schluß eine Volksversammlung in der für diesen Zweck vergrößerten Halle der Tuchhändler, die gegen vierzigtausend Menschen faßt und dennoch zum Ersticken voll war. Da ich zuvor mit meinen elektrischen Messungen vollauf zu tun gehabt hatte, war dies meine einzige Gelegenheit, den großen Redner zu hören. Er kam unmittelbar von seiner zweiten Rede in der Leedser Handelskammer her. Der Vorsitzende kündigte deshalb an, daß, um Mr. Gladstone etwas Ruhe zu gönnen, ein halbes Dutzend anderer Redner zuvor sprechen würden. Wir sahen hierauf unsern Bürgermeister, wie er mit weit offenem Mund den Kopf schüttelte, mit dem

Körper auf und ab fuhr, und mit den Fäusten die Rampe der Rednerbühne bearbeitete. Dasselbe Schauspiel gaben sechs andere Redner. Man ließ sich's längere Zeit lachend gefallen. Was sie sagten, konnte man ja am nächsten Montag, vermutlich wesentlich verbessert, in den Zeitungen lesen. Beim fünften unhörbaren Redner wurde da und dort aus dem wogenden Meer von Köpfen ein Schrei: „Gladstone!“ hörbar; beim sechsten schrie es laut: „Gladstone! Gladstone!“ aus allen Enden und Ecken, bis sich endlich der alte Herr mit dem klugen, aber etwas müden Gesicht erhob und fünf Minuten lang, ruhig dastehend, das nimmer enden wollende Brausen des Beifalls und Jubels der Tausende unter ihm beobachtete. Endlich wurde es still und jedes Wort, das er sprach, hallte scharf und deutlich durch den gewaltigen Raum. Was er sagte, ist für Euch von keiner Bedeutung; die Veranlassung war keine welterschütternde. Interessant aber war, den Mann, der heute an der Spitze eines großen Volkes steht, in der vollsten Ausübung einer Tätigkeit zu sehen, die ihn so hoch geführt hat. Es steckt vielleicht doch etwas mehr im Wort, als diejenigen glauben, welche es nicht zu handhaben verstehen, — wenigstens, wenn es von Grundsätzen und von einem Leben getragen wird wie die des alten Manns, für den wir drei Tage lang geschrieen und beleuchtet hatten.

Tags darauf war die Mehrzahl der Leedser Liberalen krank, und die Konservativen regten sich hörbar mit allerhand schlechten Witzen und Geschichtchen. Jetzt raucht das Städtchen wieder, Gott sei Dank!

167.

Leeds, den 30. Oktober 1881.

Es ist eine erfreuliche Tatsache, daß das Geschäft seit kurzer Zeit wieder glänzend geht. Letzte Woche hatten wir zwei aufeinanderfolgende Tage, an denen sechzehn Dampfmaschinen bestellt wurden. Dies ist natürlich eine Ausnahme, aber daß solche Ausnahmen kommen, ist das merkwürdige an der Sache. Denn noch vor zwei Monaten, als die englische Ernte zum fünftenmal in Regen und Stürmen zugrund ging, sahen wir einer höchst bedenklichen Zeit entgegen. Das Verkaufen von Dampfpflügen in England ist vielleicht auf Jahre hinaus zu Ende. Die englischen Landwirte sind bankrott, und ehe die Verhältnisse gründlich umgewandelt sind und neues Blut und neues Geld in die landwirtschaftlichen Kanäle fließt, ist keine Besserung zu erwarten. Es ist anders in der übrigen Welt, und Bestellungen aus Deutschland, Frankreich, Spanien, Österreich, Rumänien, Australien, Indien und Peru zeigen, daß die Dampfpflügerei fortschreitet, wenn sie auch die Welt nicht im Sturm erobert, wie John Fowler seinerzeit und wir alle im ersten Jugendmut mit Bestimmtheit erwartet hatten.

Im Innern der Fabrik ist nicht alles, wie es sein sollte. Die Bestellungen sind allzureichlich eingelaufen; dabei sind wir mit allem in peinlichen Rückstand geraten. Die Ursache hiervon ist, daß wir in letzter Zeit eine Anzahl unserer besten Arbeiter verloren, die die rücksichtslose Behandlung seitens der jungen Greigs nicht ertragen. Dies hat auch auf meine eigenen Aufgaben schon da und dort einen unheilvollen Einfluß gehabt. Über kurz oder lang muß es wohl zu einem Kampf zwischen mir und den Jungen kommen; manchmal sage ich mir: je bälder, je lieber. Doch ist es wohl meine

Pflicht, als der Ältere, länger kühles Blut zu bewahren als das junge Volk. Daß der alte Greig, der in andern Beziehungen kein allzu zärtlicher Vater ist, nicht eingreift, erklärt sich aus seinem Gesundheitszustand, der zeitenweise zu ernster Besorgnis Veranlassung geben könnte, wenn man im Wirbelsturm des Geschäftslebens für derartige Kleinigkeiten noch Sinn und Verständnis behielte.

Wenn die Werkstätten mit „legitimem" Geschäft, wie wir es zu nennen belieben, überfüllt sind, so ist es mit experimentellen Arbeiten zum Verzweifeln. Seit Monaten warte ich auf einen, wie ich mir einbilde, höchst wichtigen Vorwärmer für Dampfpflugkessel, ebenso auf eine patentierte Schiebersteuerung für Lokomotiven, desgleichen auf eine Maschine für Preßluft. Das alles treibt sich längst in den Werkstätten umher. Ich schimpfe und trutze, ich predige mir Geduld im Innern und trage die größte Ungeduld zur Schau. Aber es hilft nichts. Manchmal scheint mir selbst Absicht in der Art der Behandlung dieser Dinge zu liegen. An Tagen, an denen meine Verdauung etwas gestört ist, was ja in den bestgeregelten Haushaltungen vorkommt, gehe ich so weit, davonlaufen zu wollen, und mache Lebenspläne, wie ich als pensionierter und mit der Welt zerfallener Mechaniker italienische Landschaften skizzieren und um teures Geld meine Erfahrungen in einem sozialistischen Roman niederlegen werde. Auch das hilft nichts. Die Arbeiter versprechen mir wohl dann und wann die schleunigste Erledigung meiner Wünsche, aber ich weiß, sie können sich selbst nicht helfen und lügen mich an, weil sie mich im allgemeinen gern haben.

168.

Leeds, den 20. November 1881.

Wenn Ihr Maschinenbauer wäret, anstatt die Eltern eines solchen, so könnte ich Euch jetzt mit größerem Genuß für uns alle einen guten Witz erzählen, in dessen Folge ich in den vergangenen vierzehn Tagen halb Europa durchkreuzte und von Marseille nach „zwanzig Minuten Aufenthalt“ mit leichtem Herzen wieder heimzog.

Ein Mr. Julien, der große Länderstrecken an der Rhonemündung besitzt, kam vor einem halben Jahr nach Leeds und bestellte den dritten Dampfpflug mit Verbundmaschinen, den wir bis zur Zeit gebaut haben. Zwei hatte ich bekanntlich in Rumänien vom Stapel gelassen und war von Anfang an der leidenschaftliche Verfechter des Systems gewesen, das natürlich, wie alles, auch seine Gegner hat.

Von der Provence, wo diese Maschinen reblauskranke Weinberge aufpflügen sollten, kamen nun klägliche Berichte. Der Dampfpflug leiste nichts. Unser Mechaniker, sonst ein tüchtiger Mann, scheine der Verzweiflung nahe. Es bleibe nichts anders übrig, als die Dampfkultur gegen die Reblaus aufzugeben und die Maschinen zurückzusenden.

Aber am gleichen Tag, an dem Herr Julien diesen letzten Trumpf ausspielte, sah ich bereits aus einem Eisenbahnwagenfenster bei Avignon die Sonne aufgehen.

Die Provence hat den poetischen Reiz nicht ohne Ursache, den schon das bloße weiche Wort umschmeichelt, das doch eigentlich keine poetische Bedeutung hat. Die weißen Felsen, die überall aus dem Boden brechen, das Grün der Gärten, das Schwarz der Zypressen, das Blau der Oliven und das graue Gestein aus Römer- und Ritterzeiten, an

dem das Auge überall haftet, tun Leib und Seele wohl, wenn beide unmittelbar aus Leeds kommen, wo allerdings auch manches grau ist.

Von Miramas, in der Nähe von Marseille, führt eine Zweigbahn nach Fos sur mer. Dort, in der nächsten Nähe der Rhonemündungen, wird die Landschaft und was darinnen ist, wild und öde. Die Hügel sind felsig und kahl; das flache Land ist wie ein Flußbett, mit Steinen und Kieseln bedeckt. Da und dort zeigen sich Farmhäuser und kleine Felder und Baumgruppen, merkwürdige Oasen in einer halben Steinwüste. Ich wurde neugierig, zu sehen, zu was hier unser Dampfpflug gut sein sollte. Manchmal begegnet man einsamen, lagunenartigen Teichen, deren Ufer von Meersalzanstalten verunstaltet sind, oder einer chemischen Fabrik, die sich in diese Wildnis zurückgezogen hat, um im Frieden stinken zu können.

Die Station von Fos ist ein kleines Häuschen, und der Bürgermeister auch der Postbote seiner Gemeinde. Er lud mich, mit vieler Verwunderung, einen Engländer gefangen zu haben, in sein Wägelchen. Fos selbst liegt dreiviertel Stunden vom Bahnhof auf einem schroffen Hügel, umringt von alten Römertürmen. Dort bekam ich zum Glück etwas für den Wolfshunger, den ich aus Paris mitgebracht hatte, und ein Fuhrwerk nach Feuillanne, das sich schon in der Ferne durch die zwei Rauchsäulen unseres Dampfpflugs bemerklich machte. Im Gutshof standen die Gebrüder Julien, die eigentlich in Lyon wohnen, aber zum Glück zurzeit hier waren. Wir fuhren sofort nach den Maschinen, deren lange Leidensgeschichte mir, jedoch in der höflichsten Weise, erzählt wurde. Im Feld fand ich Parker, unsern Mann aus Leeds, einen guten Kerl, wenn er nichts zu trinken

hat, ehrlich und zäh, aber jetzt fast aufgerieben von den Mühsalen mit den störrischen Maschinen. Ich sah in zwei Minuten, daß meine Vermutung berechtigt gewesen war, daß — verzeiht die Sprache des Handwerks, ohne die hier nicht auszukommen ist, — daß die Exzenterstangen des Hochdruckzylinders verkehrt an die Kulisse der Schiebersteuerung befestigt waren, und daß infolge hiervon seit drei Wochen der Hochdruckzylinder gegen, anstatt mit dem Niederdruckzylinder gearbeitet hatte. Ich ließ die Stangen abnehmen und umstellen und in zehn Minuten waren beide Maschinen in bester Ordnung. Die Maschinenwärter lachten vor Vergnügen, Parker war nahe daran, sich die Haare auszureißen, und ich fuhr spornstreichs nach Fos zurück, um den Pariser Nachtzug zu erreichen.

169.

Leeds, den 17. Dezember 1881.

Nur ein paar Zeilen, da das Briefschreiben wohl für die nächsten Wochen ein Ende hat.

Wir sind heute nacht abgebrannt — nicht ganz, aber doch so, daß das Unglück eine fürchterliche Verwirrung auf mindestens zwei Monate in das Geschäft bringt. Ein großes Magazin, in welchem sämtliche Maschinenteile abgeliefert werden, die von den Werkzeugmaschinen und der Schlosserei kommen, um in die Montierungswerkstätten überzugehen, über demselben ein langer Saal, voll von kleineren Werkzeugmaschinen, sind völlig zerstört; ein Teil der Montierungswerkstätte und ein Stück der Halle für die großen Werkzeugmaschinen ist teilweis vernichtet. Zwei Drittel der Fabrik sind gerettet. Den Verlust an zerstörtem Material schätze ich auf £ 30000 bis 40000. Der Verlust an Zeit und Arbeit dürfte auf die

doppelte Summe hinauslaufen. Die Fabrik ist übrigens versichert. Doch weiß ich noch nicht, wie sich die Abrechnung stellen wird.

Das Feuer brach nach Mitternacht aus, niemand weiß wie, und griff mit merkwürdiger Geschwindigkeit um sich. Während der ersten Stunde war auch hier die in solchen Fällen übliche Verwirrung groß. Die Kuppelungen unserer Schläuche wollten nicht für die städtische Wasserleitung passen, und dergleichen. Doch machte sich das nach einiger Zeit, und nachdem die Feuerwehr einmal im Zug war, wurde auch das Feuer auf den Teil der Fabrik beschränkt, den es ergriffen hatte. Insofern können wir neben allem Unglück noch von Glück sagen.

Ich selbst erfuhr von der ganzen Sache erst etwas, als ich gemütlich in der Morgendämmerung der Fabrik zusteuerte. Die Anschlagszettel der Morgenzeitungen verkündeten es schon von allen Mauern. Das machte mir Beine!

Greig zeigte sich wieder einmal in seiner ganzen Größe. Ich fand ihn mitten im Feuer auf einem rauchenden Schutthaufen stehend, wo er mit drei rasch herbeigeholten Bauunternehmern den Plan der neu aufzuführenden Fabrik besprach. — Welch ein Mann, wenn es ihm möglich wäre, seine Tatkraft ohne Brandy aufrechtzuerhalten!

Den ganzen Tag hatten wir alle mit dem Aufräumen von brennendem Schutt zu tun, womit natürlich kaum ein schwacher Anfang gemacht wurde, und morgen früh erwartet Greig den Plan einer neuen Dachkonstruktion und neuer provisorischer Galerien von mir.

170.

Leeds, den 22. Dezember 1881.

Die Verhältnisse sind nicht günstig für Festbetrachtungen. In der Fabrik geht es noch immer drunter und drüber, und ich habe natürlich meinen Anteil daran, so daß ich manchmal naß und kalt und immer wie abgeschlagen nach Haus komme. In stürmischen Zeiten, wie die gegenwärtigen, kann man das nicht so genau nehmen und es ist im eigenen Interesse, daß man sich so schnell als möglich wieder ein Dach über den Kopf baut.

Persönlich habe ich das zwar; denn die Bureaus und mein eigenes Nest sind unberührt geblieben. Aber in den wichtigsten Werkstätten sieht der keineswegs blaue Himmel betrübt bis auf den Grund. Das Bild, das sie nach dem Brande darboten, läßt sich kaum beschreiben. Die eisernen Querbalken, welche den oberen Stock trugen, bogen sich infolge der Hitze in die wunderlichsten Formen. Drehbänke, Stoß- und Hobelmaschinen kamen lawinenartig herunter, und durch das haushohe Gewirr von Rädern, Ständern, Riemenscheiben zogen sich die Transmissionswellen wie endlose Schlangen. All das füllte den Raum zwischen den vier stehen gebliebenen Wänden einer unserer Hallen fünf Meter hoch mit einem scheinbar unentwirrbaren Knäuel von Eisenzeug, das man zuerst nur von außen durch die Fensterhöhlen betrachten konnte. Zwei Straßenlokomotiven machten sich an die Arbeit, den Knäuel auseinanderzureißen, und während die Flammen noch da und dort emporschlugen, wurden die Verträge für den provisorischen Neubau unterzeichnet. Dann, ein paar Stunden später, betraute man mich mit der Aufgabe, die innere Einrichtung der rauchenden Hallen mit den wünschenswerten Verbesserungen zu ent-

werfen. Die neuen Pläne waren rasch genug skizziert. Morgen, hoffe ich, werden wir mit dem Ausräumen fertig, das ohne Straßenlokomotiven mindestens vierzehn Tage gekostet hätte, und in drei Wochen wird wenigstens das Wesentlichste wieder in Ordnung sein. —

Ein Reisegeschichtlein muß ich Euch, trotz aller Not in nächster Nähe, erzählen. Layard, der bekannte Niniveforscher, hatte in Damaskus eine lange Unterredung mit einem arabischen Schech, der wegen seiner Weisheit berühmt war, und bemühte sich, den Araber von der Bedeutung seiner Arbeiten zu überzeugen. Schließlich sprach der weise Mann: „Erzähle mir nichts mehr von deinen Reisen. Sie interessieren mich nicht. Was hast du selbst mit alldem gewonnen? Du bist solang an allen Orten herumgereist, bis du an keinem mehr zufrieden bist. Kannst du mit allen deinen Kenntnissen dir einen zweiten Bauch machen oder das Paradies finden mit deinen Augen?“ Und damit entließ er kopfschüttelnd den Weisen unserer Zeit.

Das Geschichtchen gefällt mir zurzeit besser als — mir lieb ist.

171.

Leeds, den 14. Januar 1882.

Letzte Woche hatte ich in London mehrere Tage lang Indikatordiagramme von einer unserer größeren Maschinen zu nehmen, die einen „Weltjahrmarkt“ elektrisch beleuchtet, d. h. die Kraft zu messen, welche das neue Licht erfordert. Um Mißverständnissen vorzubeugen, sei erwähnt, daß wir mit dem elektrischen Licht selbst nichts zu tun haben, sondern nur die nötigen Dampfmaschinen liefern. Elektrische Lampen gibt es bekanntlich bereits eine große Anzahl. So haben wir

in dem „Weltjahrmarkt" der Agrikulturhalle zu Islington das System von Brush, im Savoytheater das von Siemens und Swan, in einer der großen Eisenbahnstationen Londons das von Weston zu versorgen, in der eigenen Fabrik Brush. Mit all diesen Herren ist man in fortwährendem Streit hinsichtlich der Kraft, die eine Lampe erfordert. Die Elektriker bemühen sich natürlich, dem Publikum ihr Licht als möglichst billig anzupreisen, und verlangen deshalb verhältnismäßig schwache Maschinen, die sodann über ihre Kräfte angestrengt werden müssen. Das ärgert die Dampfmaschinenbauer und schadet beiden, und so bin ich seit einiger Zeit damit beschäftigt, mit Hilfe genauer Messungen den strittigen Punkt festzustellen.

Es ist eine interessante, wenn auch keine angenehme Arbeit, allein ich vertausche gegenwärtig den Nebel und Rauch von Leeds gern mit dem Rauch und Nebel von London. Meine Verhältnisse in der Fabrik werden fühlbar unangenehmer, und ich fange an, die Ursache zu begreifen. Greigs Jungen sollen so rasch als möglich in Stellungen eingeführt werden, denen sie nicht gewachsen sind. Hierfür muß Platz geschaffen werden, und dies geht nicht anders als durch rücksichtsloses Eingreifen in das Arbeitsfeld der älteren Generation. Über kurz oder lang muß ich mit diesen Verhältnissen rechnen. Den Zweck, den Greig dabei verfolgt, kann man einem Vater nicht gerade verargen. Es war dieselbe Geschichte zu allen Zeiten und ist es in der ganzen Welt. Ärgerlich ist nur, daß Greig, mit dem ich fast zwanzig Jahre lang in Friede und Freundschaft gearbeitet habe, wie vielleicht niemand in seiner Nähe, keinen andern Weg findet, mir dies deutlich zu machen als dadurch, daß er den kleinlichen Schikanen seiner Jungen freies

Spiel läßt. Ich überlege mir hin und her, ob ich es zu einem offenen Kampf kommen lassen will, oder ob — aber die Sache will überlegt sein und hat keine Eile.

172.

Leeds, den 29. Januar 1882.

Mein längerer Aufenthalt in Leeds bringt mir wie gewöhnlich längere und ruhigere Aufgaben. Vermutlich werden sie wieder, wenn halb beendet, durch irgendeinen Seitensprung unterbrochen. Ein englisches Sprichwort sagt: «A rolling stone gathers no moss» — „Auf einem rollenden Stein sammelt sich kein Moos". Das ist ein wenig mein Fall, obgleich ich in anderen Beziehungen stetig genug bin. Mein Trost manchmal, wenn mir die Sache ernstliche Gedanken macht, ist, daß im Weltenplan auch «rolling stones» notwendig sind. Was die Behendigkeit des Rollens anbelangt, so lasse ich nicht viel zu wünschen übrig, und erfülle insofern den Zweck meines Daseins leidlich.

Unsere Dampfmaschinen für elektrische Beleuchtung, von denen eine ziemliche Anzahl in Betrieb ist, fangen an, ihre Vorzüge und namentlich auch ihre Fehler zu offenbaren. Zu den letzteren gehört die Schwierigkeit, sie mit einer bis jetzt nie verlangten Regelmäßigkeit im Gang zu erhalten, die für ein stetiges Licht unerläßlich scheint. Dies wird durch einen „Regulator" erreicht, und von solchen Regulatoren gibt es verschiedene Systeme, aber keines, das völlig leistet, was die Aufgabe verlangt. In den letzten Wochen war ich damit beschäftigt, diese Regulatoren zu regulieren, soweit es möglich scheint, und machte kleine Reischen — nach London, Sheffield, Manchester, Birmingham ꝛc., — um unsere Kranken zu besuchen.

In einer Stahlfabrik zu Sheffield erlebte ich bei dieser Gelegenheit etwas, was man zum Glück nicht alle Tage sieht. In dem Augenblick, in welchem ich durch das Tor der Fabrik trat, brach das große Schwungrad des Schienenwalzwerks, und achthundert Zentner Gußeisen, in Stücken von einem bis zu hundert Zentnern, flogen wie aus Kanonen geschossen durch Dach und Wände. Im ersten Augenblick wußte niemand, was geschehen war. Etliche der fliegenden Stücke hatten Dampfröhren zerrissen, so daß das ganze Haus sich sofort mit einer zischenden, undurchdringlichen Wolke füllte, aus der Hunderte von Arbeitern herausstürzten. Eine Minute später fiel ein Stück des Dachs, dessen Träger durchgeschlagen waren, und verschwand in dem brausenden Nebel. Die Leute standen in einer dichten, lautlosen Gruppe etliche fünfzig Schritte von dem toll gewordenen Gebäude und warteten auf das nächste Ereignis. Die Ruhe dieser Gruppe war fast noch merkwürdiger als das Toben der entfesselten Kräfte. Das Schlimmste war übrigens vorüber. Zehn Minuten später konnte man eindringen, um zu sehen, wie viele Menschen unter den Trümmern begraben waren, und glücklicherweise war nur ein einziger Mann tot und fünf mehr oder weniger verwundet. Mit meinem Regulator konnte ich an diesem Morgen nicht viel machen. Die alte große Maschine hatte meine kleine für den Augenblick zu Tod reguliert. —

Ich müßte kein Mechanikus sein, wenn ich nicht nach derartigen Studien meinen eigenen Patentregulator erfunden hätte, der uns aus aller Not erlösen sollte. Das ist natürlich die Überzeugung des Poeten im Augenblick der Inspiration. Wir wissen nachgerade, was sie wert ist; aber es wäre trotzdem nicht vernünftig, solche Stimmungen zu

verachten und zu belachen. Wenig Gutes würde geschaffen ohne den süßen Wahn, den Glaube und Hoffnung uns einflößen.

173.

Leeds, den 15. Februar 1882.

Was Ihr über den Unfall in Sheffield sagt, hätte ich voraussehen können, und schweigen sollen. In dem äußerlich gefahrlosen Leben, an das Ihr gewöhnt seid, machen derartige Vorkommnisse einen Eindruck, wie sie ihn auf unsereinen nicht machen dürfen, wenn wir fortfahren wollen, unserem Beruf nachzugehen. Er liegt dem der Soldaten näher, als man gewöhnlich glaubt. Es ist keineswegs selten, daß mich eine gewisse Neugier packt, ob ich aus dieser oder jener Lage mit heiler Haut wieder herauskomme. Mehr als einmal habe ich morgens meine Papiere in Ordnung gebracht, weil bei einem bevorstehenden Versuch alles passieren kann und es nicht am Platz ist, die Arbeiter allein ihre Knochen dransetzen zu lassen. Wenn man darauf wartet, geschieht allerdings nie etwas. Gegen unerwartete Unfälle dagegen hilft kein Aufpassen, und von dergleichen sind wir natürlich auf Schritt und Tritt umgeben. Ob Gott den oder jenen besonders bewahrt, während er einem dritten weniger Aufmerksamkeit zu schenken scheint, das sind Fragen, über die sich nicht streiten läßt; denn sie sind eine Sache des Gefühls. Es scheint mir fast, daß die Tage, an denen Schwungräder nicht brechen, ebensoviel Dank verdienen als die, an denen sie brechen. Ich habe mich nie in dieser Welt voll unübersehbaren Elends mit dem Gedanken einer besondern Fürsorge für diesen oder jenen befreunden können. Meine Stunde wird kommen, wenn es

Zeit ist, wie die jedes Menschen. Alle Schwungräder der Welt stehen in Gottes Hand. Mehr sollten wir nicht verlangen, um mehr nicht bitten.

Bei meiner Rückkehr nach Leeds fand sich, daß der junge Greig Nr. 3 die paar Arbeiter, die meinen Regulator ausführen sollten, zu einer andern Arbeit verwendet hatte: der dritte Fall ähnlicher Art. Ich habe mich ernstlich zu fragen, soll und will ich den offenen Kampf gegen die junge Brut aufnehmen? Ich stand mit dem alten Greig und seinem ganzen Haus jahrzehntelang auf so freundlichem Fuß, daß mir der Gedanke peinlich ist. Ich verdanke ihm viel; er mir allerdings auch, denn ich habe ihm aus hundert theoretischen und technischen Nöten geholfen, und er hat den Löwenanteil auch meiner Arbeit selbstverständlich eingesteckt. Trotzdem nähme ich einen Bruch, der wohl unvermeidlich wäre, schwer.

Andererseits —: wäre es nicht an der Zeit, daß ich versuchte «To paddle my own canoe», wie es in einem netten englischen Lied heißt, mein eigenes Boot zu rudern? Der Gedanke lockt mich gewaltig, selbst ohne daß ich weiß, wohin mich das Paddeln führen mag.

174.

Leeds, den 7. Mai 1882.

Der Würfel ist gefallen. Es ist gekommen, was kommen mußte, und was seit einem Jahr in mir und außer mir heranreifte. Mit Ende Juni verlasse ich meine Stellung in Leeds. Ich habe seit mehr als zwanzig Jahren in fremdem Lande gedient und freue mich der Aussicht, meine Heimat und meine Freiheit wieder zu gewinnen. Die Form, in der ich kündigte, macht einen Rückzug unmöglich, doch

wird die Trennung in der ehrenvollsten und zugleich freundlichsten Weise vor sich gehen. Für alles Gute, das ich während dieser langen Zeit von seiten der Fowlers genossen habe, werde ich stets dankbar bleiben, wenn auch nicht in dem Sinn einer englischen Definition, wonach Dankbarkeit ein lebhaftes Gefühl zu erwartender Wohltaten ist.

Wie es kam, will ich später einmal erzählen. Es hängt zu sehr damit zusammen, was kommen wird. Äußerlich betrachtet, war es die Geschichte vom Kamel und dem letzten Strohhalm, der ihm den Rücken bricht.

Wir hatten Dampfmaschinen für die elektrische Beleuchtung des Kristallpalastes zu Sydenham geliefert, die, wie gegenwärtig so manches andere in Leeds, verpfuscht wurden. Nun sollte ich den Schaden wieder gut machen und war im Laufe von zwei Wochen dreimal an Ort und Stelle. Das erstemal hatte man vergessen, die von mir nachbestellten Maschinenteile rechtzeitig abzusenden. Das zweitemal kam eine falsche Kiste, und das drittemal wurde der erforderliche Monteur, der schon auf dem Weg war, telegraphisch nach einer andern Richtung verschickt. Als mir dies, ebenfalls auf telegraphischem Weg, klar geworden war, ging ich nach London und kündigte.

Es gab lange Gesichter. Mir aber war ein Stein vom Herzen gefallen, den ich schon zu lange mit mir herumgeschleppt hatte.

Was nun weiter? Man legte mir noch in der gleichen Woche mehrere Fallen, in die ich jedoch schwerlich geraten werde.

Andrada, mein portugiesischer Freund, ist vom Sambesi zurück und will mich sofort für sein Kolonisationsunternehmen festhalten. Baumwolle, Zucker und Kautschuk: ganz

mein Fall, meint er. — Negroponte, der wissen wollte, wann ich wieder nach Rumänien komme, hatte ich mitzuteilen, wie die Verhältnisse stehen. Er bietet mir telegraphisch die technische Direktorstelle seiner rumänischen Güter an: eine Kombination von Sägemüller, Landwirt und Ingenieur. Beides aber lockt mich nicht sonderlich. — Ich selbst habe meinen eigenen Plan, doch ist er noch nicht reif für diesen Brief.

175.

Leeds, den 2. Juni 1882.

In aller Ruhe und im größten Frieden arbeite ich an der Abwicklung verschiedener Aufgaben. Daß dies in dieser Weise geschehen kann, beweist, wie natürlich und richtig es ist, daß dieser Abschnitt meines Wirkens zu Ende geht. Alles hat seine Zeit.

Nebenbei bin ich in voller Arbeit mit den Vorbereitungen für den Plan, der mich voraussichtlich in den nächsten zwei bis drei Jahren beschäftigen wird. Lasset mir Zeit, ihn mir selbst völlig klar zu machen. Es handelt sich nicht um etwas Alltägliches, bei dem man in gewohnten Geleisen dahinfahren kann; auch nicht, hoffe ich, um etwas allzu Unbedeutendes, wenn die Durchführung möglich sein sollte. Aber auch das muß erst die Zeit zeigen. Ich will sie mir nehmen. Nach zwanzig Jahren europäischer, afrikanischer und amerikanischer Sklavenarbeit habe ich das Recht dazu.

176.

Reading, den 4. Juli 1882.

Heute früh, nach unzähligem Abschiednehmen, verließ ich endlich Leeds wohl für immer und ließ manchen guten

Freund zurück; das tut weh und wohl zugleich. Sie haben mir zwar den Rock nicht zerrissen, aber doch hat's Tränen gekostet. Englische, männliche Tränen! Man würde das in Deutschland nicht für möglich halten, und muß es gesehen haben, um es zu glauben, auch hier.

In London waren in wenigen Minuten all meine persönlichen Angelegenheiten ohne jeden Anstand abgewickelt. Das ist und bleibt das Schöne im englischen Geschäftsleben: wenn die Leute wissen, was sie wollen, so ist das Nötige geschehen, ehe man sich umsieht. Und sie wissen es meistens.

Seit einer Stunde bin ich in Reading auf der Ausstellung der Royal Agricultural Society, weil ich in den letzten zwanzig Jahren noch nicht genug landwirtschaftliche Ausstellungen gesehen habe. Auch aus einem andern Grund, den ich schon mehrfach andeutete. Ich schneide nicht ab, ohne wieder anzuknüpfen.

177.

London, den 15. Juli 1882.

Und nun sage ich auch London Lebewohl. Das bunte Treiben in diesem Mittelpunkt der Welt, in dem ich mich so ganz zu Haus fühlte, wurde mir in der letzten Woche noch einmal recht nahe gebracht. Ich hatte mich zum erstenmal in einem deutschen Gasthof angesiedelt, um doch auch zu wissen, wie und wo meine Landsleute wohnen. Meine Tischnachbarn waren aus Japan, Ohio und Ostindien. Einer meiner Zimmernachbarn war außerdem zu meinem Staunen Andrada mit seinen Karten und Plänen vom Sambesi und langen, kreuz- und quergeschriebenen portugiesischen Briefen. In einem derselben war zu lesen, daß ein ihm befreundeter

Schiffskapitän, der schon seit Monaten wegen beständiger Südwinde in einer Flußmündung eingeschlossen liegt, vor Hitze und Ungeduld den Verstand verloren habe und in einem andern, daß einer seiner nähern Freunde von einem Rhinozeros gefressen worden sei. Sonst aber sei die ganze Gegend ein wahres Paradies. In den Straßen stieß ich fortwährend auf alte Bekannte aus Ägypten, wo zurzeit Arabi wütet, mit langen Gesichtern voll Blutdurst und Todesangst. Ein mir befreundeter Zahnarzt aus Kairo kam gerade vom General Wolseley, dem er seine Ansichten über einen Feldzug im Delta mitgeteilt hatte, die er mir denn auch bei meinem letzten Glas Bier in London mit vielen arabischen Brocken vermischt anvertraute. Eine Stunde später kehrte ich all dem wehmütig den Rücken. Der Gedanke, daß die Welt auch andere Mittelpunkte habe, wollte nicht verfangen. Ich hoffe, es wird mir dies später wieder deutlicher werden.

Zur Erinnerung an diesen Abschiedstag nahm ich in den ersten Frühstunden meine letzte englische Skizze in den Straßen Londons auf: Ludgatehill mit St. Paul im Hintergrund.[1] Mein Gasthof, de Keysers Hotel, liegt in nächster Nähe, so daß ich nur beizeiten aufzustehen brauchte. Es war noch Dämmerung; wenigstens brannte eine Gasflamme in der Straßenlaterne, die mir während des Zeichnens als Stütze diente. Über die Kuppel der gewaltigen Kirche trieben rosige Wölkchen. Um mich her war es noch so still, als es in einer Millionenstadt sein kann. Zu jeder andern Stunde wäre es unmöglich gewesen, an dieser Stelle zu skizzieren. Aber auch so war kein rechter Ernst in der Arbeit. Ich dachte daran, daß dreimal sieben Jahre verflossen waren, seitdem ich zum erstenmal, an einem sturm-

[1] Siehe Bild 36.

bewegten Frühlingsmorgen, dieses Bild angestaunt hatte, betäubt von dem wogenden Brausen um mich her, das an diesem Kreuzungspunkt von Ludgatehill und Blackfriars nie zu verstummen schien. Einundzwanzig Jahre! Was hatte ich nicht alles erlebt in dieser Zeit, gesehen und gehört, genossen und wohl auch zu Zeiten gelitten! Genossen weit mehr als gelitten, sicherlich. Und nun war all das vorbei und die donnernden Straßen lagen still und tot um mich her, für den Augenblick. — Doch wohl nur für den Augenblick. Rosige Morgenwölkchen trieben auch jetzt wieder über die Kuppel von St. Paul. — —

Heute abend gehe ich über Harwich nach Köln und Bonn. Mein sämtliches Gepäck ist bereits unterwegs. Den Frachtbrief, den ich in ordnungswidriger Weise auf einer der Rückseiten meines Skizzenbuchs entwarf, lege ich bei:

Frachtbrief.

Mit einem Köfferlein,
Niedlich und klein,
Zog ich einst frisch in die Welt hinein.

Mit Kisten und Kasten,
An die zwanzig Lasten,
Komm' ich heut' wieder, vielleicht für immer zu rasten.

All das in kurzer Frist;
Nun es gewogen ist,
Weiß ich, wie leicht mir war — und wie schwer mir's ist.



6 —

